BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

*S
J
103
H63
1915
v.14
ev.2

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

VOLUME 14

CINQUIÈME SESSION DU DOUZIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1915

VOLUME L

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

DU

PARLEMENT DU CANADA

CINQUIÈME SESSION DU DOUZIEME PARLEMENT.

A

Abercorn, Québec—*re* nombre, salaires des employés au port de douane de—en 1911. 180
Actionnaires des banques autorisées—Liste des—le 31 décembre 1914 6
Affaires des Sauvages—rapport du département des—pour l'exercice clos le 31 mars 1914.. 27
Affaires extérieures—rapport du Secrétaire d'Etat pour les—pour l'exercice clos le 31 mars 1914.. .. .. 29*a*
Agriculture—rapport du ministre de l' —pour l'exercice clos le 31 mars 1914. 15
Aliments—exportations à des pays étrangers autres que le Royaume-Uni.. .. 120
Allocations de séparation *re* soldats demandant la permission de se marier et de mettre les noms de leurs épouses sur la liste.. .. .. 124*a*
Antigonish, port d'—*re* dragage dans le. port depuis 1912, etc.. 164
Archives—rapport sur le travail des—pour l'exercice 1913.. .. .. 29*b*
Assurances—rapport du surintendant des —pour l'année 1914.. 8
Assurances—relevé des Etats des—pour l'année terminer le 31 décembre 1914. 9
Astronome-chef—rapport de—pour l'exercice clos le 31 mars.. .. .. 25*a*
Auditeur général, rapport de l'—3 volumes, parties A à L; M à V; V à Z.. 1

B

Baie d'Hudson ou baie de James—*re* nombre de navires qui ont été autorisés par l'Etat à s'y rendre depuis octobre 1911.. 148
Baie d'Hudson ou baie de James—*re* nombre de navires employés par le ministère des Chemins de fer, montant dépensé.. .. .. 148*a*

B

Baker-Lake, N.-B.—*re* correspondance entre le ministère de la Marine et le gardien des pêcheries à.. 297
Balances non réclamées, dividendes impayés, etc., avant le 31 décembre 1913. 7
Bannatyne, R.—*re* copies des documents concernant l'annulation de l'inscription du ¼ de section N.-O., de la section 24, township 35, rang 18, à l'ouest du 2e méridien.. 104
Bélanger, Théophile—correspondance *re* réclamations pour détention de bagages, etc.. 254
Belgique—lettre du consul général de—*re* protestation contre la chancellerie allemande, etc.. 233
Bibliothécaires du parlement—rapport des.. 40
Bicyclettes automobiles—nombre des firmes ou des personnes de qui le gouvernement a commandé des—depuis le 1er juillet 1914.. 22
Bicyclettes—*re* nombre des firmes et personnes de qui le gouvernement a commandé des—depuis le 1er juillet 1914.. 225
Biologie marine—1911-1914—Partie. I.. 39*b*
Blé, avoine et orge—*re* quantité achetée par le gouvernement en 1914 pour distribution de grains de semence dans l'Ouest.. 234
Blé—*re* copies de documents concernant l'enlèvement des droits de douane sur le—importé au Canada, etc.. 103
Bluff-Head, comté de Yarmouth, N.-E.—*re* réparations et prolongement du brise-lames à.. 186
Bois de sciage fourni au ministère de la Milice *re* camps d'entrainement à Medicine-Hat et à Calgary.. 270

B

Bonnets de police—*re* nombre des firmes, etc., de qui le gouvernement a commandé des—depuis le 1er juillet 1914. 237
Brise-lames de Jordan, comté de Shelburne, N.-E., *re* réparations, etc., au.. 185
Brownlee, T. A.—*re* fournitures pharmaceutiques achetées de par l'Etat depuis le 1er juillet 1914.. 261
Budget des sommes requises pour le service fédéral, exercice terminé le 31 mars 1916 3
Budget supplémentaire pour le service fédéral, exercice terminé le 31 mars 1915.. 4
Budget supplémentaire (autre—) pour le service fédéral, exercice terminé le 31 mars 1915.. 5
Budget supplémentaire (autre—) pour le service fédéral, exercice terminé le 31 mars 1916.. .. .. 5*a*
Bureaux de l'Etat—*re* réponse à la page 161 des Débats concernant l'ameublement de cas.. 193
Bureau de poste dans la Nouvelle-Ecosse *re* montant des deniers envoyés par les—durant les dernières cinq années, etc.. .. .. 107 x
Bureau de poste dans les comtés de la Nouvelle-Ecosse *re* allocations de loyer, etc.. 60
Bureaux de poste—nombre total, appointements, etc., des employés à—Montréal, Toronto, Winnipeg, Halifax, Québec, Saint-Jean, N.-B., et Vancouver.. 172
Bureaux de poste:—
Relativement à l'emplacement du—au village Saint-Lazare, comté de Bellechasse, Qué.. 63
Bureaux du chemin de fer à Moncton, N.-E., *re* noms des employés, salaires payés aux employés des—a.. 250

C

Camions-automobiles—*re* nombre envoyés en même temps que le premier contingent—de qui achetés, etc 119
Canada Cycle and Motor Co.—relativement aux pneux achetés par le gouvernement de la.. 130
Canadian Car and Foundry Co., d'Amherst, N.-E.—*re* coût de préparation pour des fins militaires, etc.. 155
Canal de la baie Georgienne—concernant les pétitions, documents, etc., *re* construction du—depuis le 21 septembre 1911.. .. .. 72*a*
Canal de la baie Georgienne—réponse *re* propositions faites au gouvernement pour la construction du—etc.. .. 72
Caraquet et Tracadie—*re* soumissions reçues pour service des malles entre.. 191
Casernes, propriété des—à Shelburne, N.-E., *re* achat de la propriété des casernes par l'Etat.. 273
Chambre de Commerce de Québec—copies de tous documents entre la—et le ministère des chemins de fer et Canaux *re* trains dans la section du Transcontinental entre Cochrane et la cité de Québec.. 114
Chance-Harbour et Trenton, comté de Pictou, N.-E., *re* contrat de la malle. 167

C

Chaussures—rapport du conseil des officiers sur les—fournies à la troupe canadienne.. 91
Chemin de fer de la Vallée Saint-Jean—correspondance *re* exploitation du—par l'Intercolonial depuis juillet 1914.. 257
Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard—noms, positions et salaires des personnes nommées dans le service du—de 1912 à 1914.. 49
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—noms, adresses, etc., salaires des personnes nommées dans le service du—de 1911 à date.. .. .. 49*a*
Chemins de fer et Canaux—rapport du ministère des—pour la période du 1er avril 1913 au 31 mars 1914.. 20
Chemins de fer et Canaux—*re* soumissions pour glace pour l'Intercolonial à Port-Mulgraves, N.-E.. 118
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard—correspondance *re* achat du.. 202
Chemin de fer Pacifique-Canadien:—
Coût moyen par mille depuis le commencement de la construction jusqu'à date, etc., aussi affermage moyen, etc.. 46
Copie du contrat entre le gouvernement et le—*re* subvention spéciale concernant le système d'irrigation en Alberta.. 98
Re terres vendues par le—au cours de l'année terminée le 30 septembre 1914.. 106
Re copies des décrets de l'Exécutif *re* requis aux termes de la résolution adoptée au 1882, depuis le dernier état.. 115
Chemins de fer—relativement à la construction des—dans le comté de Guysborough, N.-E.. 253
Chemises de coton—*re* noms des firmes ou des personnes de qui le gouvernement a acheté des—depuis le 1er juillet 1914.. .. .. 260*a*
Chemises de flanelle—*re* nombre des firmes ou des personnes de qui le gouvernement a acheté ces—depuis le 1er juillet 1914.. 260
Chemises de service—*re* nombre des firmes, personnes de qui le gouvernement a acheté ces—depuis le 1er juillet 1914.. .. .. 260*b*
Chemises d'hiver—*re* nombre des firmes, personnes de qui le gouvernement a acheté ces—depuis le 1er juillet 1914. 260*c*
Chevaux—camp de Valcartier—*re* noms des personnes qui ont acheté ces—prix payés, etc.. 272
Churchill et Port-Nelson, ports de—*re* plans, rapports et sondages de.. 70
Citoyen américain—tué et un autre sur lequel il a été tiré un coup de feu par la Milice dans le lac Erié, etc.. 143
Commandant—lieutenant commandant du génie et lieutenant commandant R.C. N.V.R.. .. .. 43*a*
BCommerce:—
Partie I—Commerce canadien (importations et exportations) 10

C

Partie II—Commerce canadien—
France..
Allemagne.. 10a
Etats-Unis..
Etats-Unis..
Partie III—Commerce canadien, excepté—
France..
Allemagne.. 10b
Royaume-Uni..
Etats-Unis..
Partie IV—Divers renseignements .. 10c
Partie V—Rapport de la Commission des grains du Canada.. 10d
Partie VI—Service de steamers subventionnés par l'Etat.. 10e
Partie VII—Commerce des pays étrangers—traités et conventions.. 10f
Commissaire de la laiterie et de emmagasinage à froid—rapport du—pour l'exercice clos le 31 mars 1914.. 15a
Commissaires de remonte—*re* nomination des—instructions générales, etc. 116
Commissaires des chemins de fer—rapport des—pour l'exercice terminé le 31 mars 1914.. 20c
Commission d'amélioration d'Ottawa—recettes et dépenses jusqu'au 31 mars 1914.. 67
Commission des pêcheries de mollusques de 1913—correspondance de la—avec le ministère de la Marine et des Pêcheries.. 94
Commission du service civil—rapport annuel de la—pour l'année terminée le 31 août 1914.. 31
Commission géologique—rapport de la—pour l'année 1913.. 26
Compagnie du chemin de fer Canadian Northern:—
Relevé indiquant l'émission totale d'obligations de la—et des compagnies associées, du coût jusqu'à date de la construction des lignes composant le réseau, etc.. 79
Copies des rapports du comité du Conseil privé *re* avances faites à la—et aussi à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, etc.. 190
Compagnies de fiducie—*re* noms des—qui se sont conformées à la loi des compagnies de fiducie de 1914 .. 293
Compagnies de messageries — contrats passés entre les—le ministère des Pêcheries et le chemin de fer.. 59
Comptes publics pour l'exercice terminé le 31 mars 1914.. 2
Comté d'Inverness, N.-E., *re* montants dépensés par le ministère des Travaux publics dans le—de 1896 à 1915.. 187
Conciliation et enquêtes—rapport du registraire du conseil de—année terminée le 31 mars 1914.. 36c
Conférence impériale — correspondance depuis le 1er janvier 1915, relativement à la convocation d'une—*re* défense navale.. 149
Conseil de Géographie—rapport du—pour l'année 1914.. 25d
Conseil de la Milice—rapport du—pour l'exercice clos le 31 mars 1914.. 35
Contingents d'outre-mer—achat concernant les—aussi contrats de l'année en vertu d'un décret de l'Exécutif *re*.. 123

C

Cour de l'Echiquier du Canada—règlements, ordonnances, etc.. 54
Cour de l'Echiquier du Canada—règlements, ordonnances, etc., faits en février 1915.. 54a

D

Dartmouth and Dean's P.O., embranchement de l'Intercolonial—noms des personnes de qui l'on a acheté des terres, etc.. 251
Démarcation du méridien du 141e degré, longitude ouest—rapport des commissaires, *re*.. 97
Destitutions:—
Avard, Frédéric, de l'Intercolonial .. 82
Arbuckle, Isaac, menuisier contremaître sur l'Intercolonial à Pictou, N.-E.. 244
Blais, Alexis, Lévis, Qué., officier de douanes à Bradore-Bay.. 240
Bruce, Wiswell, cantonnier à Stellarton, N.-E., sur l'Intercolonial .. 198
Brennan, Jas., chauffeur, Intercolonial à Stellarton, N.-E.. 112
Bonnyman, Alfred H., directeur de la poste à Mattatal-Lake, N.-E.. 204
Case, W. A., service de quarantaine, Halifax, N.-E.. 80
Carter, Warren, de l'Intercolonial.. 82
Cyr, Emile, directeur de la poste à Saint-Hermas, comté des Deux-tagnes.. 275
Day, Jos., de Petit-Bras-d'Or, N.-E.. 292
Dion, Ulric, gardien de phare à Saint-Charles de Caplan, Québec.. 58
Employés destitués qui se sont démis ou ont déserté jusqu'à date à partir du 10 octobre 1911.. 85f
Employés destitués qui se sont démis ou ont déserté jusqu'à date à partir du 10 octobre 1911.. 85a
Employés destitués qui se sont démis ou ont déserté jusqu'à date, etc., à partir du 10 octobre 1911.. 85b
Employés destitués qui se sont démis ou ont déserté jusqu'à date, etc., à partir du 11 octobre 1911.. 85c
Employés destitués qui se sont démis ou ont déserté jusqu'à date, etc., à partir du 10 octobre 1911.. 85d
Employés destitués et nommés dans l'Ile-du-Prince-Edouard, depuis le 10 octobre 1911 jusqu'à date.. 86
Humphries, A. E., inspecteur d'immigration, Lethbridge, Alta.. 132
Hutchinson, Leonard, gardien chef pénitencier de Dorchester.. 181
Hurlbert, T. P., directeur de la poste, Springdale, comté de Yarmouth, N.-E.. 208
Higginbotham, Edwd N., directeur de la poste, Lethbridge, Alta.. 274
Ingraham, H. W., registraire adjoint des étrangers ennemis, Sydney, C.-B. 157
Larivière, M., agent des terres fédérales à Girouard.. 100
Mallet, M., capitaine de la station des bateaux de sauvetage à Cheticamp, N.-E.. 159
Marshall, Chas. H., directeur de la poste à Nanton, Alta.. 211

D

Medicine-Hat et McLeod, destitutions et nominations dans ces comtés de 1896 à date.. 296
McGibbon, A. R., service des douanes, Lethbridge, Alta.. 108
McKenzie, Dr John, M.D., aux Sauvages du comté de Pictou, N.-E.. .. 160
Directeur de la poste à Johnstown, Comté de Shelburne, N.-E. :—
Directeur de la poste à Saint-Romuald, Qué.. 105
Pipes, Brown, services des douanes à Lethbridge, Alta.. 108
Comte de Shelburne, N.-E. :—
J. V. Smith de Wood-Harbour; John H. Lyons, Barrington-Passage; Wm L. Smith, Baccaro; E. D. Smith, Shag-Harbour; J. A. Orechia, Woods-Harbour 139
J. C. Morrison, Shelburne; Albert Mahaney, Churchover; W. L. Smith, Baccaro;, N.-E.; J. A. Arechia, Lower-Wood-Harbour, et J. C. Morrison, Shelburne, N.-E.. 139*a*
Thomas, John, directeur de la poste à Hammond's-Plain, N.-E. .. .. .. .205 -205*a*
Thomson, W. M., directeur de la poste à Fort-Qu-Appelle, Sask.. 244
Dicecteur général des postes—rapport du —pour l'exercice clos le 31 mars 1914. 24
Directeur général des postes—rapport du —pour l'exercice clos le 31 mars 1914. 15*l*
Distribution des grains de semence—*re* demandes des grains de semence des provinces de la prairie.. 147
Diverses dépenses imprévues—état des—de août 1914 à février 1915.. 65
Division des arpentages topographiques pour l'exercice 1912-13 .. .. 25*b*
Dominion Trust Company, concernant certaines lois passées par la lêigslature de la Colombie-Britannique au sujet de la.. .. .. 121*a*
Dominion Trust Company—documents *re* constitution en corporation de la—etc.. 121
Douanes—rapport du ministère des—pour l'exercice clos le 31 mars 1914 .. 11

E

Edmundston, N.-B., Clair, N.-B., et Green-River, N.-B., *re* deniers de douanes perçus à, pendant les dernières cinq années.. 137
Elections—partielles—au cours de l'année 1914.. 18
Embranchement Windsor de l'Intercolonial—*re* affermage au transport de l' —au Pacifique-Canadien.. 252
Empress of Ireland—rapport de la commission royale et preuve se rapportant à.. .. .. 21*b*
Emprunts, *re* correspondance au sujet des —du gouvernement impérial par le gouvernement canadien.. 156
Enquête sur la force hydraulique, etc., de la rivière à l'Arc, saisons de 1911-12-13.. .. .. 25*c*
Equipement Oliver—nombre des firmes et des individus de qui l'on a commandé l'—depuis le 1er juillet 1914.. 175

E

Etang du saumon—*re* déplacement de l' —des Flat Lands" à New-Mills, N.-B.. 279
Eureka, Str—noms des matelots employés sur , en 1910, 1911, 1912, 1913. 78

F

Farrington, J. F., B. H. Smith et H. C. Dash, *re* deniers payés à—etc 56
Ferguson, G. Howard—*re* enquêtes tenues par—aussi honoraires à lui payés depuis octobre 1911.. 83
Ferguson, Thos. R.—copies décret de l'Exécutif—C.P. 1109 et C.B. 1589—*re* nomination de, à titre de commissaire. 291
Ferguson, Thos. R.—coupes de lois 107 et 1,108, W. H. Nolan, A. W. Fraser et J. G. Turriff.. 288
Ferguson, Thos. R.—coupes de bois 550½ et 528, H. Douglas, R. E. A. Leach, D. J. McDonald, etc.. 282
Ferguson, Thos R.—Kananaskis Coal Co., Ltd., Howard Douglas, Geo. E. Hunter, Walter Garrett, etc.. 283
Ferguson, Thos. R.—rapport de—*re* "Barrrage de Craven," Walter Scott, lieutenant-gouverneur Brown et J. G. Turriff.. 290
Ferguson, Thos. R.—rapport de—*re* réserve des Gens du Sang, etc.. 266
Ferguson, Thos. R.—rapport *re* réserve..... forestières du Dauphin, etc.. 268
Ferguson, Thos. R.—rapport de—*re* terres des Sauvages, Jas, A. Smart, F. Pedley et W. T. White.. 266
Ferguson, Thos. R.—rapport des ranche à pâturage n° 2422, J. G. Turriff, A. J. Adamson et J. D. McGregor.. 289
Ferguson, Thos. R.—rapport des ranches Sang et Frank Pedley.. 284
Ferguson, Thos. R.—Southern Alta. Land Co., Ltd., Grand Forks Cattle Co., J. D. McGregor, Arthur Hitchcock, etc.. 285
Ferguson, Thos. R.—Terrain d'irrigation Aylwin, E. A. Robert et J. B. McGregor.. 287
Re Bulletin Co., l'honorable F. Oliver et la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.. 286
Ferguson, Thos. R.—*re* (*a*) terres fédérales; *re* (*b*) terres à bois et terres minérales, etc., *re* (*c*) forces hydrauliques et droits; (*d*) terres et réserves des Sauvages.. 281
Rapport de—pour s'enquérir de toutes questions de terres fédérales, terres réserves des Sauvages, forces hydrauliques, etc., depuis juillet, 1896, etc.. 281
Fermes expérimentales—rapport du directeur des—pour l'exercice terminé le 31 mars 1914, Vol. II.. 16
Fisher, Ward, Shelburne, N.-E., inspecteur des pêcheries—*re* montants de deniers payés jusqu'aux années 1912-1913.. 144
Fleuve Saint-Laurent—rapport des commissaires pour s'enquérir des niveaux de l'eau du—etc.. 166

E

Flynn, Wm, *re* instructions à—au sujet des enquêtes *re* employés de la Marine et des Pêcheries dans le comté de Bonaventure, Qué., etc. 57
Foster, Wm Gore, de Dartmouth, N.-E., *re* nomination de—comme inspecteur des réserves des Sauvages.. 176

G

Gingras, J. E., *re* nomination de—comme directeur de la poste à Saint-Romuald, Qué.. 209
Grains—*re* résultats de tous les grains par qualité dans les élevateurs de têtes de lignes à Port-Arthur et à Fort-William en 1912, 1913, 1914.. 235
Grand-Etang—*re* conduite du directeur de la poste depuis sa nomination jusqu'à date.. 210
Green-Harbour et voisinage—*re* réglementation des pièges à poissons dans.. 213
Guerre européenne—mémoire concernant le travail du ministère de la Milice et de la Défense *re*—1914-15.. 75
Gutelius, F. P., *re* acte de naturalisation de—etc.. 141

H

Heard, David et fils—*re* contrat de la malle entre Whitby et la gare du Grand-Tronc.. 189
Highwater, Qué.—*re* nombre des employés, leurs appointements, etc., au port de douane de.. 179
Homarderie de Margaree—correspondance *re* ramasser le frai pour la—etc.. .. 95
Homards—*re* permis de paquer le—accordés par le gouvernement du 1er janvier 1912 au 2 janvier 1913.. 280
Homesteads en Saskatchewan—*re* étendue fractionnaire des—vendus en 1914 ... 192
Hopper, Newton—*re* suspension de—en qualité de conducteur sur l'Intercolonial, etc.. 197
Hotel Carslake—*re* achat de l'—pour bureau de poste.. 218
Houille importée dans l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba des Etats-Unis en 1914—droits, etc.. 96

I

Ile de Montréal—*re* construction du pont entre l'île et la terre ferme à Vaudreuil.. .. .. 182*a*
Ile-Parry—*re* annonces et documents se rapportant à l'achat de l'—etc.. 99
Impressions et papeterie publiques—rapport des—pour l'exercice clos le 31 mars 1914.. 32
International Purity Congress—rapport des délégués de l'Etat y assistant.. .. 142
Intercolonial :—
Soumissions *re* achat de wagons pour l'—dans les années 1912-1913.. .. 45
Documents *re* achat de wagons pour l'—pendant les années depuis le 1er juillet 1914.. .. .. 45*a*
Revenu du fret à certaines stations de l'—pendant les années 1913-1914 .. 47

I

Noms du personnel des différentes divisions à Moncton — appointements, etc.. 48
Demande d'un état officiel *re* gages à être payés aux fonctionnaires absents du bureau pour service actif.. 113
Réponse *re* fourniture de la glace à Port-Mulgrave, N.-E.. 118
Réponse *re* vente de foin sur les terres appartenant à l'—dans la paroisse du Bic, comté de Rimouski.. 196
Réponse *re* tonnage de fret à l'entrée et à la sortie, etc., janvier 1915.. .. 199
Intérieur—rapport annuel du ministère de—pour l'exercice clos le 31 mars 1914, Vol. I.. 25
Intérieur *re* nominations au ministère de l'—dans les comtés de Medicine-Hat et de McLeod, noms des—etc.. 241
Invasion fénienne—prime aux volontaires de l'—*re* noms, adresses, etc., à qui payés dans le comté d'Antigonish, N.-E.. 150
Invasion féniane—urime aux volontaires de l'—*re* noms, adresses, etc., à qui payés dans le comté de Guysborough, N.-E.. 130
Invasion féniane—prime aux volontaires de l'—*re* noms, adresses, etc., à qui payés dans le comté de Inverness, N.-E.. 226
Invasion fénienne—prime aux volontaires de l'—*re* noms, adresses, etc., à qui payés dans le comté de Pictou, N.-E... 162
Invasion féniane—prime aux volontaires de l'—*re* noms, adresses, etc., à qui payés dans le comté de Pictou, N.-E.. 162*a*
Invasion féniane—prime aux volontaires de l'—*re* noms, adresses, etc., à qui payés dans le comté de Yarmouth, N.-E.. 145
Isle-Perrot—*re* construction du pont pour relier l'île à la terre ferme à Vaudreuil.. 182

J

Jaugeage des cours d'eau pour l'année 1914.. .. .. 25*c*
Journaux au Canada—liste des—dans lesquels le gouvernement a publié des annonces du 10 octobre 1911 à date.. 84
Journaux au Canada—liste des—dans lesquels le gouvernement a publié des annonces du 10 octobre 1906 à octobre 1911.. .. .. 84*a*
Juges—*re* nomination des—depuis février 1913.. 51
Justice—rapport du ministre de la—*re* pénitenciers, etc.. 34

L

Lacs des Deux-Montagnes, Saint-François et Saint-Louis, *re* rescision de l'ordonnance concernant la défense de la pêche aux rets dans ces lacs, 1915.. .. 231
Lethbridge—*re* fournitures, etc., pour la batterie de campagne faisant les exercices à—etc.. 163
Levé hydrographique—Colombie-Britannique—rapport sur le—année 1913.. .. 25*f*

L

Lieutenant dans la Marine Royale Canadienne—rang dans la.. 43
Ligne projetée de chemins de fer de Orangedale à Chéticamp, N.-E.. 284
Liqueurs spiritueuses, cigares, cigarettes et tabac—quantité des—enlevée de l'entrepôt en août 1914 aux ports du Canada.. 236
Liste des navires du Canada jusqu'au 31 décembre 1914.. 22
Liste du service civil du Canada, pour l'année 1914.. 30
Loi concernant l'enseignement agricole —rapport sur la—pour 1913-14.. 93
Loi concernant l'enseignement agricole —réponse *re* arrangements pris par le gouvernement et les provinces.. .. .. .. 93a
Loi concernant l'enseignement agricole —correspondance entre le Dr C. C. James, J. C. Chapais et les provinces *re*.. .. .. 93c
Loi concernant les réserves forestières et les parcs—décrets de l'Exécutif *re* —de décembre 1913 à janvier 14 127
Loi concernant les réserves forestières et les parcs—décrets de l'Exécutif *re* —de mai 1914 à juillet 1914.. .. .. .. 127a
Loi d'arpentage des terres fédérales—décret de l'Exécutif du 13 décembre au 15 janvier, ayant trait à la.. .. 128
Loi d'arpentage des terres fédérales—décret de l'Exécutif de janvier 1914 à février 1915.. .. .. 128a
Loi des crédits de guerre—correspondance entre l'auditeur général et le gouvernement *re* dépenses en vertu de la.. 122
Loi des crédits de guerre—correspondance entre l'auditeur général et le gouvernement *re* dépenses en vertu de la.. .. .. 122a
Loi des insectes et autres fléaux destructeurs—règlements sous l'autorité de la.. 92
Loi d'irrigation—décret de l'Eéxcutif passé entre décembre 1913 et janvier 1915, *re*.. 129
Lower-Burlington, N.-E.—*re* construction du quai à.. 184
Lower-Wood-Harbour, N.E.—*re* quai projété à.. 220
Lynch, Margaret—*re* expropriation de terrains appartenant à—à Fredericton, N.-B., par l'Intercolonial.. 200

M

Malles :—
Transport des—entre Grand-River-Falls et Grand-River, N.-E.. 61
Relativement au contrat entre la station Armagh et Mailloux, comté de Bellechasse.. 133
Relativement aux documents se rapportant aux soumissions pour le service entre Low-Point et la station Creignish, 1913-1914.. 134
Relativement au contrat entre New-Ross et Vaughan P.O., Waterville, N.-E.. 135
Relativement au contrat entre Mabou of Whycocomagh, N.-E.. 136

M

Relativement au contrat entre Chance-Harbour et Trenton, N.-E.. 167
Relativement à l'adjudication du contrat des—à Maria-Capes, comté de Bonaventure en 1914.. 168
Relativement au contrat pour la livraison rurale dans le township de Dundee, Huntingdon, Qué.. 169
Relativement a uservice projeté entre Lower-South-River et South-Side-Harbour, N.-E.. 170
Relativement au transport des—entre Canso et Guysborough, documents *re*—depuis 1914.. 171
Relativement à la route, changement projeté dans la—de la station du chemin de fer d'Inverness à Margaree-Harbour, N.-E.. 173
Relativement à la route rurale de la Rivière-John à Hedgeville, comté de Pictou, N.-E.. 232
Relativement au contrat pour le transport des—entre Guysborough et Erinville, N.-E.. 243
Relativement au contrat pour le service de la malle Antigonish-Sherbrooke.. 245
Relativement au contrat pour le serjetée entre Pictou et Saltsprings, N.-E.. 246
Relativement au service rural projeté de Bridgetown à Granville-Ferry, comte d'Annapolis, N.-E.. 247
Relativement aux noms, etc—des facteurs ruraux dans les comtés de Chicoutimi et Saguenay et les facteurs etc., pour Saint-Prime et Saint-Louis de Metabetchouan.. 276
Mandats du Gouverneur général, etc., émis depuis la dernière session du parlement, 1914-1915.. 64
Marine et Pêcheries—rapport annuel du ministère de la—1913-1914—Marine.. 21
Marine et Pêcheries—rapport annuel de la 1913-1914—Pêcheries.. 39
Marine et Pêcheries—supplément au rapport de la—pour l'exercice 1913-1914 —rapport de l'inspection des bateaux à vapeur.. 23
Marois, G. A.—*re* nomination de—au bureau de douane de Québec.. 209
Massonville, Qué., *re* nombre des—appointments des—noms des fonctionnaires au port de douane de.. 178
Medicine-Hat, cité de—*re* deniers dépensés en secours par l'Etat—à qui donnés, etc.. 138
Mines, division des—rapport de la, pour l'année 1913.. .. .. 26a
Moncton, N.-B.—*re* noms, appointements, etc., des employés à—aussi noms de ceux qui ont été mis à la retraite, etc.. 250
Montgomery, Geo. A., feu—*re* valeur, etc., de la succession de—etc.. 250

Mc

McDonald, W. B., *re* fournitures pharmaceutiques et autres marchandises achetées de—par le gouvernement depuis le 1er août 1914.. 265
McKeown, A. H.—*re* nomination de—au service d'immigration à Lethbridge, Alta.. 131

N

Navires britanniques—copie du décret de l'Exécutif restreignant le transfert des —etc.. 165
Navires de pêche—à la vapeur—*re* congé des—des ports de l'Atlantique du Canada.. 269
Nécessaires militaires, *re* achat des—par le gouvernement depuis le 31 juillet 1914.. 262
Nickel—correspondance *re* contrôle de l'exportation du—etc.. 74

O

Obligations et valeurs—état détaillé des des—depuis le 21 janvier 1914.. 102
Officiers du 17e régiment de la Nouvelle- —depuis le 21 janvier 1914.. 102
pour l'Angleterre 151
Officiers du génie—règlements *re* classification des.. .. .. 43*b*
Ordres généraux de la Milice promulgués pendant la période du 25 novembre 1913 au 24 décembre 1914.. 73
dant la période du 25 novembre 1913 au 24 décembre 1914.. 73

P

Paradis, Télesphore, de Lévis, correspondance, etc., *re* réclamation de—contre l'Intercolonial.. 277
Pêcheries dans la province de Québec—*re* contrôle des—aussi liste des permis accordés par l'un ou l'autre des gouvernements pendant la présente année. 230
Pêcheries dans les eaux de marée—*re* projet de transfert du contrôle provincial au contrôle fédéral.. 228
Pelles—*re* rapport concernant l'achat de 25,000 par décret de l'Exécutif 2302 du 5 septembre, aussi nouveaux achats de. 271
Pelletier, l'honorable, et l'honorable W. B. Nantel, lettres de démission de— etc.. 90
Pensions et allocations de retraite—année termine le 31 décembre 1914.. .. 66
Pensions—*re* pourvoir à des—pour les officiers et soldats mis hors de service. 206
Personnes canadienes à la peine capitale au Canada—statistique de 1867 à février 1914.. 53
Phinney's-Cove et Young's-Point, comté d'Annapolis, N.-E., *re* brise-lames à.. 219
Pictou-Mulgrave-Cheticamp — route des steamers—correspondance, etc., *re*.. .. 76
Piscifacture de saumon—North-Margaree —exploitation de la—etc.. 88
Poisson frais, *re* transport du—entre les ports de la Nouvelle-Ecosse et ceux Etats-Unis.. 153
Police fédérale—état relatif à la—pour l'année 1914.. 69
Port-Daniel-Ouest—*re* homarderie, saison de 1914.. 212
Port-Hawkesbury—*re* achat d'un emplacement pour l'édifice public à.. .. 222
Portneuf, Qué., *re* montant des deniers dépensés par le gouvernement de juillet 1896 à 1911.. 140
Prisonniers de guerre au Canada—nombre des—depuis la guerre, noms des en-

P

droits de détention, etc.. 111
Prisonniers de guerre au Canada—nombre des—coût de chaque camp de détention, etc.. .. .. 111*a*
Prospect, comté d'Halifax, N.-E., *re* construction du prolongement du brise-lames à.. 221

Q

Quais dans le comté de Shelburne, N.-E. —East-Green-Harbour et Gunning-Cove.. 216
Quebec Oriental Ry. and Atlantic, Quebec and Western Ry.—*re* tarif sur les expéditions de farine 203

R

Recensement du Canada, 1911—Agriculture, Volume IV.. .. .. B
Régina, cité de—*re* propriétés acquises par le gouvernement depuis le 21 septembre 1911.. 183
Régina, cité de—*re* propriétés acquises par l'Etat à—depuis le 21 septembre 1911.. 217
Régiment 17e de la Nouvelle-Ecosse—prétendu mauvais traitement du—à Salisbury-Plain.. 154
Règlement de radiotélégraphie 106, etc.. 42
Règlement de radiotélégraphie, modification des nos 103 et 104.. 42
Remboursements—état des—*re* droits de douane pour l'exercice clos le 31 mars 1914.. 126
Réserve des Sauvages, Restigouche, Qué. —documents, etc., *re* 77
Réserve forestière de la Montagne aux Canards—documents *re*—établissement de colons sur les homesteads de la— etc.. 259
Revenue de l'Intérieur :—
Rapports, relevés et statistiques du— pour l'exercice clos le 31 mars 1915.
Partie I.—Accise.. 12
Partie II.—Inspection des poids et mesures, gaz et électricité.. 13
Partie III.—Falsification des substances alimentaires.. 14
Royale gendarmerie à cheval du Nord Ouest—rapport de la—pour l'exercice 1914.. 28

S

Sackville, N.-B., *re* chaussée conduisant au quai public à—et rameau de l'Intercolonial à ce quai.. 258
Salle d'armes à Amherst, N.-E., *re* construction de la—etc.. 89
Salle d'exercices ou salle d'armes à Inverness, comté d'Inverness, N.-E.—correspondance *re*.. 125
Sandford, comté de Yarmouth—*re* brise-lames à et travail à faire à ce brise-lames durant 1914.. 188
Schroder, Udo F.—*re* demande de bail de terres à pâturages dans le township 40-41, rang 7, à l'ouest du 3e méridien, Sask.. 161
Scoles, C. R., New-Carlisle, Qué.—*re* paiement de la balance de la subvention à. 201

S

Seager, Chas.—commissaire chargé de s'enquérir des accusations contre des fonctionnaires—rapports, de—etc.. .. 87
Selles—*re* nombre de—commandées—des firmes et des personnes qui les ont fournies.. 207
Service de bacs entre Halifax et Dartmouth, N.-E., établissement d'un.. .. 215
Service naval—décrets de l'Exécutif *re* taux de paie, allocations de séparation, etc.. 44
Service naval—rapport du département du—pour l'exercice clos le 31 mars 1914.. 38
Shippegan-Gully, comté de Gloucester, N.-B., *re* bordereau de paie concernant les réparations à—octobre 1914.. 224
Signaux à tempêtes à Shippegan, N.-B., *re* transfert des—etc.. 152
Smith, B. F., *re* coupe de bois par—sur la réserve Sauvage de Tobique, depuis le 12 mars 1914.. 177
Société royale du Canada—état des affaires de la—jusqu'au 30 avril 1914... 68
Souliers—état indiquant les firmes de qui on a commandé des—le nombre des—etc.. 117
Sous-marins—*re* achat de—par le gouvernement Canadien par décret de l'Exécutif en date du 7 août 1914, etc. 158
Sous-marins — réponse supplémentaire, achat de—par le gouvernement Canadien par décret de l'Exécutif en date du 7 août 1914, etc.. .. .. 158*a*
Sous-marins—autre réponse supplémentaire relativement à l'achat de—par le gouvernement Canadien par décret de l'Exécutif du 7 août 1914, etc.. .. .. .. 158*b*
Sous-vêtements—*re* nombre de—noms et membres des firmes ou personnes de qui le gouvernement a acheté ces—depuis le 1er juillet 1914.. 264
Southampton Railway Co., rapport de la commission royale *re* la—etc.. 41
Statistique criminelle pour l'année 1913. 17
Statistiques des canaux pour la saison de 1914.. .. .. 20*a*
Statistiques des chemins de fer du Canada, année terminés le 30 juin 1914. 20*b*
Statistiques des messageries du Canada, exercice terminé le 30 juin 1914.. .. 20*c*
Statistiques des télégraphes pour l'exercice terminé le 30 juin 1914.. .. .. .. 20*f*
Statistiques des téléphones pour l'exercice clos le 30 juin 1914.. .. .. 20*d*
Steamers *John L. Cann* et *Westport III.* *re* récompenses aux officiers et à l'équipage des—etc.. 239
Stevenson, S. J., et Waverley Theramcy *re* fournitures achetées de—par le gouvernement depuis le 1er août 1914 .. 263
Subventions aux chemins de fer, payées dans le comté d'Inverness, N.-E., jusqu'à date.. 194
Sweetman, J. Herbert, officier de douane, Port-Dalhousie, Qué., *re* accusations contre—etc.. 242
Sydney-Nord, port de—*re* noms, tonnage, enregistrement, etc., de tous les navires de pêche étrangers ,en 1913.. 50

T

Tarif du fret sur l'océan Atlantique—documents *re* de la Nouvelle-Ecosse au ministère du Commerce, depuis le mois d'août 1914.. 267
Taux de fret exigés années 1912-13 sur le blé transporté par les lignes du Pacifique-Canadien, les lignes Allan et les lignes Canadian-Northern des ports canadiens à ceux du Royaume-Uni .. 81
Terres fédérales dans la zone du chemin de fer de 40 milles eu Colombie-Britannique—décrets de l'Exécutif en 1914 *re*.. .. .. 128*b*
Terres fédérales, zone du chemin de fer de 40 milles en Colombie-Britannique—décrets de l'Exécutif *re*—de décembre 1913 au 15 janvier 1914.. .. .. .. 128*c*
Titres, nombre et coût de tous les livres et brochures publiés par l'imprimeur du roi le 31 mars 1914.. 71
Transcontinental—rapport des commissaires du—pour l'exercice terminé le 31 mars 1914.. 37
Transcontinental — rapport intériemaire des commissaires du—pour les neuf mois terminés le 31 décembre 1914 .. 37*a*
Transcontinental—*re* taux de fret de la partie du Nouveau-Brunswick du—et déplacement de l'Y à Wapski, Victoria, N.-B.. 256
Transports pour les troupes et matériaux en Angleterre—noms de ces—leurs propriétaires ,etc.. 109
Travail—rapport du ministère du—pour l'exercice clos le 31 décembre 1914 .. 36
Travaux publics—rapport du ministre des—pour l'exercice terminé le 31 mars 1914.. 19
Trois-Pistoles, Pulp and Lumber Co.—*re* incendie des édifices de la—sur l'Intercolonial.. 249
Trois--Rivières :—
Nombre d'employés et appointements payés à ces employés au bureau de poste le 21 septembre 1911 ; nomber d'employés et appointements payés à ces employés à la date actuelle—Douanes à—nombre d'employés le 21 septembre 1911 et à la date actuelle—Revenu de l'Intérieur à—employés le 21 septembre 1911 et à la date actuelle ; Travaux publics sur la Saint-Maurice, comté de Champlain, nombre d'employés en 1911-12 ; Travaux publics sur le Saint-Maurice, comté de Champlain, nombre d'employés des—depuis cette date—employés à ces travaux démis en novembre 1913 et janvier 1915—Wildé Lavallée, Pierre Thivièrge, Joseph Paquin, aîné, Jos. Paquin, cadet, et Athanase Gélinas, commis, etc.. 278

U

Uniformes, soldats—*re* nombre des firmes, particuliers de qui on a commandé ces—depuis le 1er juillet 1914.. 174
Unions ouvrières—relevé annuel concernant les.. 101

V

Valcartier—camp de—*re* terrain dont le gouvernement a pris possession, etc.. 295

Valcartier—camp de—chevaux à—noms des personnes qui ont acheté ces—et les prix payés, etc.. 272

Vale, chemin de fer de—dans le comté de Pictou, N.-E., *re* achat ou affermage du—depuis 1911.. 195

Voyages de cabotage—concernant les—tels que définis dans la loi de la marine marchande depuis 1886 214

W

Wagons de transport achetés pour les deuxième et troisième contingents—nombre de—et de qui achetés, etc.. .. 110

Wakeham, Dr Wm.—re rapport de—concernant les pertes dans les tempêtes dans la baie des Chaleurs, etc., en juin 1914.. 238

Wisewell, Bruce—*re* destitution de—etc. 198

Wright, Pontiac et Labelle, comtés de—*re* montants des deniers dépensés depuis 1911.. 223

Y

Yukon, Territoire du—ordonnances du territoire du Yukon pour l'année 1914. 55

Voir aussi la liste alphabétique, page 1.

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

Arrangés par ordre numérique, avec les titres au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du Parlement; le nom du sénateur ou du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

VOLUME D.

Cinquième recensement du Canada, 1911, Agriculture, volume IV. Présenté par l'honorable M. Foster, le 8 février 1915. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 1.

(Ce volume est relié en trois parties.)

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercise clos le 31 mars 1914. Volume I, parties A, B et A à L. Volume II, parties M à U. Volume III, parties V à Z. Présenté le 9 février 1915, par l'honorable M. White.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présentés le 9 février 1915, par l'honorable M. White.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

3. Budget des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 8 février 1915, par l'honorable M. White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

4. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 9 mars 1915, par l'honorable M. White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 27 mars 1915, par l'honorable M. White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5a. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 31 mars 1915, par l'honorable M. White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 3.

6. Liste des actionnaires des banques chartrées du Canada, à la date du 31 décembre 1914. Présentée par l'honorable M. White, le 9 février 1915.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 4.

7. Rapports des chèques certifiés, des dividendes restant impayés, des soldes non réclamés et des traites et lettres de change impayées dans les banques chartées du Canada, pendant cinq ans et plus, avant le 31 décembre 1913. Présenté par l'honorable M. White, le 10 avril 1915.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 5.

(Ce volume est relié en deux parties.)

8. Rapport du surintendant des assurances pour l'année finissant le 31 décembre 1914. Présenté par l'honorable M. White, 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

9. Relevé des états des compagnies d'assurance du Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1914. Présenté par l'honorable M. White, 1914.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 6.

10. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Partie I. Commerce du Canada. Présenté le 8 février 1915, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 7.

10*a*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Partie II. Commerce du Canada (1) avec la France, (2) l'Allemagne, (3) le Royaume-Uni et (4) les Etats-Unis. Présenté le 8 février 1915, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*b*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1914 Partie III. Commerce du Canada avec les pays étrangers autres que la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et les Etats-Unis. Présenté le 8 février, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*c*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Partie IV. Renseignements divers. Présenté le 27 mars 1915, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*d*. Rapport de la Commission des grains. Statistiques des céréales, etc. Présenté par sir George Foster, le 4 juin 1914.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 8.

10*e*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Partie VI. Services de paquebots subventionnés et statistique du trafic par paquebots jusqu'au 31 décembre 1914, et estimations pour l'exercice 1915-1916. Présenté par sir George Foster, 1915.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

10*f*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Partie VII. Commerce des pays étrangers, et traités et conventions. Présenté par sir George Foster, 1915.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 9.

11. Rapport du ministère des Douanes, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 11 février 1915, par l'honorable M. Reid.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 10.

12, 13, 14. Rapports, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. (Partie I.—Accise.) (Partie II.—Inspection des poids et mesures, gaz et lumière électrique.) (Partie III.—Falsification des substances alimentaires.) Présentés le 1er mars 1915, par l'honorable M. Blondin.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

15. Rapport du ministère de l'Agriculture du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 8 février 1915, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 11.

(Ce volume est relié en deux parties.)

15*a*. Rapport du Commissaire de la laiterie et des installations frigorifiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. (Laiterie, fruits, extension des marchés et emmagasinage à froid.) Présenté par l'honorable M. Burrell, 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 11—*Suite.*

15*b*. Rapport du directeur général vétérinaire, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté par l'honorable M. Burrell, 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

16. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 1er mars 1915, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 12.

17. Statistiques criminelles, pour l'exercice terminé le 30 septembre 1913. (Annexe du rapport du ministère du Commerce, pour l'année 1913.) Présentées par sir George Foster, 1915.
Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.

18. Relevé des élections partielles (douzième parlement) de la Chambre des Communes, durant 1914. Présenté par l'honorable M. l'Orateur, le 12 mars 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 13.

19. Rapport du ministre des Travaux publics, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 8 février 1915, par l'honorable M. Rogers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 14.

20. Rapport du ministère des Chemins de fer et des Canaux, pour l'exercice du 1er avril 1913 au 31 mars 1914. Présenté le 12 mars 1915, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*a*. Statistiques des canaux, pour la saison de navigation de 1914. Présentée par l'honorable M. Cochrane, le 9 avril 1915.
Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires

20*b*. Statistique des chemins de fer du Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1914. Présentée le 12 mars 1915, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 15.

20*c*. Le neuvième rapport du Bureau des commissaires des chemins de fer du Canada, pour l'année expirée le 31 mars 1914. Présenté le 8 février 1915, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*d*. Statistique des téléphones du Canada, pour l'exercice clos le 30 juin 1914. Présentée le 17 mars 1915, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20*e*. Statistique des messageries du Canada, pour l'exercice clos le 30 juin 1914. Présentée par l'honorable M. Cochrane, 1915.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20*f*. Statistique des télégraphes du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1914. Présentée le 17 mars 1915, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 16.

21. Quarante-septième rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1913-1914. (Marine.) Présenté le 8 février 1915, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

21*b*. Rapport et témoignages devant la Commission royale d'enquête su rle désastre de l'*Empress of Ireland.* Présentés par l'honorable M. Hazen, 1914.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 17.

22. Liste des navires publiée par le ministère de la Marine et des Pêcheries, étant une liste des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada le 31 décembre 1914. Présentée par l'honorable M. Hazen, 1915.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

23. Supplément au quarante-septième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, de l'inspection des bateaux à vapeur, pour l'exercice 1913-14. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 3 mars 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 18.

24. Rapport du ministère des Postes, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 8 février 1915, par l'honorable M. Casgrain.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 19.

(Ce volume est relié en deux parties.)

25. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1914.—Volume I. Présenté le 8 mars 1915, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 20.

25*a*. Rapport de l'astronome en chef, ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté par l'honorable M. Roche, 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*b*. Rapport annuel de la division des levés topographiques du ministère de l'Intérieur, 1912-13. Présenté par l'honorable M. Roche, 1914.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25c. Rapport sur le jaugeage des cours d'eau, pour l'année civile de 1914. Présenté par l'honorable M. Roche, 1914.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 21.

25*d*. Treizième rapport de la Commission de géographie du Canada, pour l'exercice clos le 30 juin 1914. Présenté par l'honorable M. Roche, 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*e*. Rapport sur les forces hydrauliques, etc., de la rivière à l'Arc, saisons de 1911-1913. Présenté par l'honorable M. Burrell, 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*f*. Rapport sur le levé hydrographique de la Colombie-Britannique pour 1913. Présenté par l'honorable M. Burrell, 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 22.

26. Rapport sommaire de la division de géologie du ministère des Mines, pour l'année civile de 1913. Présenté, 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

26*a*. Rapport sommaire de la division des mines du ministère des Mines, pour l'année civile de 1913. Présenté, 1914. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 23.

27. Rapport du département des Affaires des Sauvages, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 11 février 1915, par l'honorable M. Roche.

28. Rapport de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1914. Présenté le 8 février 1915, par l'honorable sir Robert Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 24.

29. Rapport du secrétaire d'Etat du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 9 février 1915, par l'honorable M. Coderre.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

29b. Rapport sur le travail de la division des Archives publiques, pour l'année 1913. Présenté, 1915.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

30. Liste du Service civil, 1914. Présentée le 9 février 1915, par l'honorable M. Coderre.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 25.

31. Sixième rapport annuel de la Commission du service civil du Canada, pour l'année finissant le 31 août 1914. Présenté le 19 mars 1915, par l'honorable M. Coderre.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

32. Rapport annuel du département de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 6 avril 1915, par l'honorable M. Coderre.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

33. Rapport du secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 18 février, par sir Robert Borden.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

34. Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté, 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

35. Rapport du conseil de la milice du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 10 février 1915, par l'honorable M. Hughes.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 26.

36. Rapport du ministère du Travail, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 8 février 1915, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36a. Septième rapport sur les procédures en vertu de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 8 février 1915, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

37. Dixième rapport annuel des Commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté par l'honorable M. Cochrane, le 8 février 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

37a. Rapport intérimaire des Commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour les neuf mois terminés le 31 décembre 1914. Présenté le 15 février 1915, par l'honorable M. Cochrane.. .. ..*Pas imprimé.*

38. Rapport du département du Service naval pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 8 février 1915, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 27.

39. Quarante-septième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, 1913-14.—Pêcheries. Présenté le 8 février 1915, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

39a. Enquête sur les pêcheries dans les baies d'Hudson et de James. Présentée par l'honorable M. Hazen, 1915.. .. ..*Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.*

39b. Supplément au 47e rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries (division des pêcheries)—Articles sur la biologie canadienne, 1911-14. Partie I—Biologie maritime. Présenté le 16 février 1915, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 28.

40. Rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement. Présenté par l'honorable M. l'Orateur, le 4 février 1914.. . . . . ..*Pas imprimé.*

41. Rapport de R. A. Pringle, C.R., commissaire chargé de faire une enquête sur le paiement de subventions à la Compagnie du chemin de fer de Southampton, ainsi que la preuve, etc., faite devant le commissaire. Présenté par l'honorable M. Cochrane, le 8 février 1915.. . . . . ..*Pas imprimé.*

42. Règlement radiotélégraphique 106 concernant la portée de l'onde radiotélégraphique que devront adopter les stations de bord licenciées, durant la période des hostilités; et

Modification des règlements radiotélégraphiques n° 103 (stations de bord dans les eaux territoriales), et n° 104 (stations de bord dans les ports). Présenté par l'honorable M. Hazen, le 8 février 1915.. . . . . ..*Pas imprimé.*

43. Copie du décret du conseil n° 260, du 3 février 1915, *re* constitution du rang de second dans la marine royale canadienne. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 8 février 1915. *Pas imprimée.*

43*a*. Copie de l'arrêté en conseil n° 304, du 18 février 1915, au sujet des positions de *Lieutenant Commander Engineer, Lieutenant Commander R.C.N.V.R.*, dans la marine royale canadienne, conformément à l'article 47, chap. 43, 9-10 Edouard VII. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 11 mars 1915.. . . . . ..*Pas imprimée.*

43*b*. Copie du décret du conseil n° 476, du 6 mars.—Règlements concernant la classification des ingénieurs officiers. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 15 mars 1915.

44. Copie du décret du conseil n° 2175, du 21 août 1914, *re* supplément de solde pour service à bord des sous-marins.

Copie du décret du conseil n° 2251, *re* chiffre de la solde et allocations pour les sous-officiers et les marins prenant du service volontaire pour le temps de guerre.

Copie du décret du conseil n° 2960, *re* allocations aux membres de la famille de ceux qui sont en service à bord des navires canadiens de Sa Majesté. Présentées par l'honorable M. Hazen, le 8 février 1915.. . . . . ..*Pas imprimées.*

45. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 avril 1914, pour copie de tous les documents, lettres, soumissions, etc., se rapportant à l'achat de voitures ou fourgons pour le chemin de fer Intercolonial au cours des années 1912 et 1913. Présentée le 9 février 1915.—*M. Macdonald*.. . . . . ..*Pas imprimée.*

45*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour copie de tous télégrammes, contrats, lettres et autres documents concernant l'achat de wagons pour le chemin de fer Intercolonial depuis le 1er juillet 1914. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Macdonald*.. . . . . ..*Pas imprimée.*

46. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 26 février 1914 pour état indiquant: 1. Quel a été le coût moyen par mille de la construction du chemin de fer du Pacifique-Canadien, depuis le commencement jusqu'à ce jour. 2. Quel en a été le coût moyen par mille durant les dix dernières années. 3. Quel prix moyen par mille la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien paie en loyer pour les lignes qu'elle a louées, et quels sont les noms des lignes ainsi louées. 4. Quel loyer paie le Pacifique-Canadien au chemin de fer de *Toronto, Grey and Bruce*, entre Toronto et Owen-Sound. Présentée le 9 février 1915.—*M. Middlebro*.. . . . . ..*Pas imprimée.*

47. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er juin 1914, pour état des revenus du fret expédié et reçu et des voyageurs aux stations suivantes de l'Intercolonial durant les exercices 1913 et 1914, en donnant séparément le montant pour chacune de ces stations: Drummondville, Rimouski, Sainte-Flavie, Matapédia, Campbellton et Bathurst. Présentée le 9 février 1915.—*M. Boulay*.. . . . . ..*Pas imprimée.*

48. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er juin 1914, pour état donnant les noms du personnel employé dans les divers départements des bureaux généraux du chemin de fer Intercolonial à Moncton, avec leurs salaires respectifs au 1er avril 1914 Présentée le 9 février 1915.—*M. Emmerson*.. . . . . ..*Pas imprimée.*

49. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 18 mai 1914, pour relevé faisant connaître les noms des employés du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard dont la nomination a été ordonnée entre le 1er janvier 1912 et le 1er mai 1914; les diverses fonctions qui leur ont été assignées, et le salaire ou les gages de chacun d'eux. Présentée le 9 février 1914.—*M. Hughes (King, I.-P.-E.)*.. . . . . ..*Pas imprimée.*

49*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 18 mai 1914, pour relevé faisant connaître les noms et les adresses postales de toutes les personnes nommées à des emplois sur le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, entre le 1er octobre 1911 et le temps présent; avec énumération des emplois auxquels chacune de ces personnes a été nommée. Présentée le 22 mars 1915.—*M. Hughes (King, I.-P.-E.)*.. . . . . ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

50. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour état indiquant les noms, le tonnage, le port d'enregistrement et le lieu de destination de tous les vaisseaux étrangers, tant à voiles qu'à vapeur, qui sont entrés dans le port de Sydney ou sont sortis de ce port pendant l'année terminée le 31 décembre 1913. Présentée le 9 février 1915.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

51. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er juin 1914, pour copie de toute la correspondance échangée entre le ministère de la Justice et le procureur général de Québec au sujet de la nomination de juges, depuis le premier jour de février 1913. Présentée le 9 février 1914.—*Sir Wilfrid Laurier*. . . . . *Pas imprimée.*

52. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 30 mars 1914, pour sommaire faisant connaître: 1. Les détails des inventeurs et de la valeur de la succession de feu George A. Montgomery, registrateur à Régina, dont la succession est revenue à la Couronne par déshérence. 2. La somme réalisée à Régina ou ailleurs, par la conversion en argent des biens de cette succession. 3. Les frais payés ou autorisés, avec les noms des personnes et les différentes sommes payées ou allouées, avant que le résidu ait été versé à à la Couronne. 4. La somme définitive reçue par la Couronne. 5. Ce qui est advenu de cette dernière somme, les noms des personnes à qui quelque argent a été payé et les montants respectifs de ces paiements ainsi faits ou alloués depuis que la Couronne a reçu le résidu de la succession. 6. Un état indiquant la différence entre les rapports de l'ex-ministre et du ministre actuel de la Justice quant à la manière dont on a disposé de cette déshérence, et copie de la correspondance et des représentations qui ont été cause du changement. 7. La balance réelle maintenant en main, et comment on se propose d'en disposer. Présentée le 9 février 1915.—*M. Graham*. . . *Pas imprimée.*

53. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1914, pour: 1. Relevé faisant connaître les noms de toutes les personnes des deux sexes qui ont été trouvées coupables d'offenses capitales en Canada, dans chaque province, en chaque année depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 2 février 1914, avec mention de l'offense, et si et comment la sentence a été exécutée, par l'application de la peine capitale ou autrement, et comprenant les noms des personnes trouvées coupables; les dates des sentences; les crimes dont elles étaient coupables; la nature des sentences; les noms des juges prononçant la sentence, et de quelle manière la sentence a été exécutée. 2. Relevé faisant connaître les personnes, de l'un ou l'autre sexe, trouvées coupables, et pour lesquelles il a été sursis à l'exécution de la peine capitale prononcée contre elles, au cours de la même période, y compris les noms de ces personnes; la date de la sentence; le crime commis; la nature de la sentence; les noms des juges qui ont prononcé la sentence, et les sentences commuées, et dans ce dernier cas, la nature de la commutation. 3. Relevé de toutes les personnes en Canada, et dans chaque province, au cours de la même période, trouvées coupables de meurtre ou d'homicide, dont les sentences ont été mitigées, ou qui ont obtenu le pardon absolu, avec mention des offenses dont elles ont été trouvées coupables, y compris les noms; la date de la sentence; la nature de l'offense; la nature de la sentence, et la nature et la date de la mitigation de la sentence. 4. Relevé de cas survenus au cours de la même période et dans lesquels appel a été porté par les personnes trouvées coupables de crime capital à Son Excellence le Gouverneur en conseil, demandant l'exercice de la prérogative royale du pardon ou de la mitigation de la sentence, y compris les noms de ces personnes; les dates des sentences et les endroits où elles ont été prononcées; le crime; la nature de la sentence; la date de l'appel et le résultat qui s'en est suivi. Présentée le 9 février 1915.—*M. Wilson* (*Laval*). . . . . *Pas imprimée.*

54. Règlements et ordonnances générales de la cour de l'Echiquier du Canada édictés respectivement le 23 septembre 1914 et le 18 juin 1914. Présentés par l'honorable M. Coderre, le 9 février 1915. . . . . *Pas imprimés.*

54a Règlements et ordonnances générales de la cour de l'Echiquier édictés le 15 février 1915. Présentés par l'honorable M. Coderre, le 16 mars 1915. . . . . *Pas imprimés.*

55. Ordonnances du Territoire du Yukon passées par le Conseil du Yukon en 1914. Présentées par l'honorable M. Coderre, le 9 février 1915. . . . . *Pas imprimées.*

56. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 18 mai 1914, pour état détaillé des sommes d'argent payées aux personnes suivantes: J. F. Farrington, $248.25; B. H. Smith, $469.50; et H. C. Dash, $182.40,—tel que mentionné dans les Débats de cette session, page 3071. Présentée le 9 février 1915.—*M. McLean* (*Halifax*). . . . . . *Pas imprimée.*

57. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1914, pour copie des instructions données à Charles Wm Flynn, avocat, chargé de s'enquérir des accusations portées contre des employés du ministère de la Marine et des Pêcheries dans le comté de Bonaventure, et aussi, copie des rapports faits à la suite de ces enquêtes. Présentée le 9 février 1914.—*M. Marcil* (*Bonaventure*). . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

58. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 27 avril 1914, pour copie de tous documents concernant la demande adressée au ministère de la Marine et des Pêcheries de destituer Ulric Dion, gardien du phare à Saint-Charles de Caplan, Québec, et de nommer à sa place Omer Arsenault, et aussi, concernant la décision prise par le ministère à ce sujet. Présentée le 9 février 1915.—*M. Marcil (Bonaventure)*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

59. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de tous les arrangements faits et passés entre le ministère de la Marine et des Pêcheries, ou le gouvernement, et des compagnies de chemins de fer et de messageries, y compris l'Intercolonial, concernant le transport du poisson frais par train de fret rapide ou par messageries, depuis l'année 1906; aussi, copie de toutes garanties données à des compagnies de chemins de fer ou de messageries par le gouvernement ou quelqu'un de ses départements au sujet de ce transport, avec un état de tous déboursés faits par le département de la Marine et des Pêcheries, chaque année, aux termes des dits arrangements ou garanties, faisant la distinction entre les déboursés faits à compte du transport par train de fret rapide et les déboursés à compte du transport par messageries; aussi, état donnant le nombre de wagons-glacières, subordonnément à garantie par le ministère de la Marine et des Pêcheries, expédiés par train de fret rapide de Mulgrave ou Halifax à Montréal, chaque année civile depuis 1906, et le nombre de tonnes de marchandises transportées par ces wagons chaque année; aussi, le nombre de wagons-glacières de messageries expédiés de Mulgrave et Halifax à Montréal, jusqu'au 31 décembre 1913, aux termes d'un arrangement conclu depuis 1911 entre le ministère de la Marine et des Pêcheries et les compagnies de chemins de fer ou de messageries, ou les deux, aussi, le nombre de tonnes de poisson frais transportées par des compagnies de messageries avant le 31 décembre 1913, aux termes de l'arrangement en dernier lieu mentionné; aussi, le montant payé jusqu'au 31 décembre 1913 par le ministère de la Marine et des Pêcheries, aux termes de l'arrangement en dernier lieu mentionné; aussi, le nombre de tonnes de poisson frais transportées par des compagnies de messageries de Mulgrave et Halifax à des points dans l'ouest depuis 1906, dont le gouvernement a payé un tiers du transport, mais non conformément aux termes du dit arrangement conclu, comme il est dit ci-dessus, depuis 1911. Présentée le 9 février 1915.—*M. Sinclair.*
Pas imprimée.

60. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 avril 1914, pour état indiquant tous les bureaux de poste dans les divers comtés de la province de la Nouvelle-Ecosse pour lesquels il est payé une redevance ou un loyer, et une allocation pour chauffage et éclairage, avec mention du montant de ces allocations dans chaque cas. Présentée le 9 février 1915.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. ..*Pas imprimée.*

61. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1914, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, etc., échangées en 1913 au sujet du transport des malles entre Grand-River-Falls et Grand-River, comté de Richmond, et de l'adjudication de l'entreprise à Malcolm McCuspic. Présentée le 9 février 1915.—*M. Kyte.*
Pas imprimée.

62. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 mai 1914, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et mémoires depuis le 1er novembre 1911, concernant le bureau de poste de Johnston, comté de Richmond, N.-E., les plaintes portées contre le maître de poste actuel et les recommandations faites pour sa destitution. Présentée le 9 février 1915.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

63. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 avril 1914, pour copie de tous télégrammes, papiers, lettres, pétitions, etc., concernant le changement du site du bureau de poste au village de Saint-Lazare, comté de Bellechasse, Québec. Présentée le 9 février 1915.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

64. Sommaire des mandats du Gouverneur général émis depuis la dernière session du Parlement, imputables sur l'exercice financier 1914-1915. Présenté par l'honorable M. White, le 9 février 1915.. .. ..*Pas imprimé.*

65. Relevé des dépenses au chapitre des "Dépenses diverses imprévues", depuis le 18 août 1914 jusqu'au 4 février 1915, conformément à la loi des Subsides de 1914. Présenté par l'honorable M. White, le 9 février 1915.. .. ..*Pas imprimé.*

66. Relevé des sommes payées au cours de l'année terminée le 31 décembre 1914 pour pensions et retraites dans le service civil, et faisant connaître le nom, le grade, le salaire, le service, l'allocation et la cause de la fin d'emploi de chaque fonctionnaire mis à sa pension ou à sa retraite, et si la vacance a été remplie par promotion ou nouvelle nomination, et le salaire de tout fonctionnaire nouvellement nommé. Présenté par l'honorable M. White, le 9 février 1915.. .. ..*Pas imprimé.*

67. Relevé des recettes et des dépenses de la Commission d'embellissement d'Ottawa, au 31 mars 1914. Présenté par l'honorable M. White, le 9 février 1914.. .. .. ..*Pas imprimé.*

VOLUME 28—*Suite.*

68. Etat des affaires de la Société Royale du Canada, pour l'année expirée le 30 avril 1914. Présenté par l'honorable M. White, le 9 février 1915.. .. ..*Pas imprimé.*

69. Tableau indiquant la moyenne des hommes employés dans la police fédérale pendant chaque mois de l'année 1914, aevc la liste de leur rémunération et frais de route, en vertu des Statuts revisés du Canada, chap. 91, sec. 6, par. 2. Présenté par l'honorable M. Doherty, le 10 février 1915.. .. ..*Pas imprimé.*

70. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 16 janvier 1913, pour copie des plans, rapports, relevés des sondages, et toutes autres informations analogues sur les ports de Churchill et de Fort-Nelson venant du ministère des Chemins de fer et des Canaux.—(*Sénat*).. .. ..*Pas imprimée.*

71. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 20 avril 1914, pour rapport indiquant: 1. Les titres de tous les livres, pamphlets et autres imprimés publiés par l'imprimeur du Roi pendant l'année expirée le 31 mars 1914. 2. Le nombre de chacun de ces livres, pamphlets et autres documents imprimés pendant la dite année, le nombre des exemplaires distribués ainsi que la date de distribution. 3. Le nombre de pages de chacun. 4. Le coût de chacun. 5. L'autorisation pour l'impression et la publication des dits livres, pamphlets et documents.—(*Sénat*).. .. ..*Pas imprimée.*

72. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 30 avril 1914, pour propositions soumises au gouvernement relativement à la construction du canal Montréal-Ottawa-Baie-Georgienne, et de toute la correspondance s'y rapportant.—(*Sénat*).. .. ..*Pas imprimée.*

72*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour copie de tous mémoires et pétitions provenant de corps commerciaux ou autres au sujet de la construction immédiate du canal de la baie Georgienne et de toute correspondance s'y rapportant depuis le 24 décembre 1914. Présentée le 4 mars 1915.—*Sir Wilfrid Laurier.*
Pas imprimée.

73. Copie des ordres généraux de la milice émis entre le 25 novembre 1913 et le 24 décembre 1914.—(*Sénat*).. .. ..*Pas imprimée.*

74. Copie de la correspondance concernant le contrôle de l'exportation du nickel. Présentée par sir Robert Borden, le 11 février 1915.. .. ..*Pas imprimée.*

75. Mémoire sur les opérations du ministère de la Milice et de la Défense.—Guerre européenne, 1914-15. Présenté par l'honorable M. Hughes, le 11 février 1915.. .. ..*Pas imprimé.*

76. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 avril 1914, pour copie de tous télégrammes, correspondance, lettres, plaintes et documents de toute nature, reçus par le ministère du Commerce au cours des années 1913 et 1914 au sujet de la route suivie par les steamers à destination de Pictou, Mulgrave et Chéticamp. Présentée le 11 février 1915.—*M. Chisholm* (*Inverness*).. .. ..*Pas imprimée.*

77. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 juin 1914, pour copie de tous documents concernant une demande ou des demandes faites au surintendant général des Affaires des sauvages ou au département pour un amendement à la loi des sauvages en vue de faciliter la vente de la réserve Sauvage de Restigouche, Québec,—ou concernant l'acquisition, d'une autre manière, de toute ou partie de la dite réserve pour fins industrielles ou autres, et de toutes réponses faites dans l'espèce. Présentée le 11 février 1915.—*M. Marcil* (*Bonaventure*).. .. ..*Pas imprimée.*

78. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour liste des noms des marins qui ont été employés sur l'*Eureka* durant les années 1910, 1911, 1912 et 1913. Présentée le 12 février 1915.—*M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

79. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 avril 1914, pour relevé faisant connaître quel est le chiffre de l'émission totale des obligations de la *Canadian Northern Railway Company* et des compagnies affiliées; quel est, jusqu'à date, le coût total de la construction des lignes de chemins de fer composant le réseau du *Canadian Northern*, y compris les termini, voies de garage, etc. Présentée le 12 février 1915.—*M. Murphy.*
Pas imprimée.

80. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 18 mai 1914, pour copie de tous papiers, documents, rapports et preuve concernant la destitution ou la destitution projetée de W. A. Case, attaché au service de la quarantaine, à Halifax, N.-E. Présentée le 12 février 1915—*M. McLean* (*Halifax*).. .. ..*Pas imprimée.*

81. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 26 février 1914, pour état indiquant: 1. Quels étaient les taux imposés en 1912 et 1913 pour le transport du blé des ports canadiens à des ports du Royaume-Uni par les lignes de steamers du Pacifique-Canadien, de la Compagnie Allan et du *Canadian Northern*. 2. Quels profits ont été réalisés par ces lignes de steamers qui transportaient seulement du blé, ou du blé avec d'autres produits. Présentée le 12 février 1915.—*Sir James Aikins*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

82. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de tous les rapports, requêtes, mémoires, lettres, télégrammes et autres documents concernant le déplacement, la suspension ou la destitution, par l'administration de l'Intercolonial, de Warren Carter et de Frederick Avard, employés dans le service du transport des marchandises, par l'Intercolonial, à Sackville, N.-B. ; et de tous les télégrammes, lettres et autre correspondance de record au ministère des Chemins de fer et Canaux, au dans les bureaux de ce chemin de fer à Moncton, ou dans l'un quelconque des départements de l'administration, adressés au ministre des Chemins de fer et des Canaux, ou à l'un ou l'autre des membres du gouvernement ou des fonctionnaires du ministère des Chemins de fer et des Canaux ou de l'Intercolonial, par qui que ce soit du comté de Westmoreland, N.-B., se rapportant en quelque manière que ce soit aux employés susnommés et à leur destitution ;—et notamment de toutes lettres envoyées à F. P. Brady, surintendant général de l'Intercolonial, par qui que ce soit de Sackville, N.-B., ou d'ailleurs, et de toute réponse aux documents susmentionnés. Présentée le 12 février 1915. —*M. Emmerson*. . . . . *Pas imprimée.*

83. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 mars 1914, pour sommaire faisant connaître quelles enquêtes ou autres missions ont été confiées par le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses départements, à G. Howard Ferguson, député du collège électoral de Grenville, dans l'assemblée législative d'Ontario ; quelle somme a été payée au dit G. Howard Ferguson par le gouvernement, ou l'un ou l'autre de ses départements, à titre d'honoraires ou pour déboursés, depuis le 21 septembre 1911, et quelle somme reste à lui payer ; quelle somme a été payée au dit G. Howard Ferguson par le gouvernement, ou l'un ou l'autre de ses départements, depuis le 21 septembre 1911, à quelque autre titre que ce soit. Présentée le 12 février 1915.—*M. Proulx*. . . . . *Pas imprimée.*

84. Autre réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 28 avril 1913, pour liste de tous les journaux en Canada dans lesquels ont été insérées des annonces par le gouvernement ou quelqu'un de ses ministres, officiers ou départements entre le 10 octobre 1911 jusqu'à date, avec un relevé du montant brut payé à cette fin, pendant la susdite période, à chacun de ces journaux ou à leurs propriétaires. Présentée le 12 février 1915. —*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

84*a*. Autre réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 30 avril 1913, pour état donnant la liste de tous les journaux en Canada dans lesquels ont été insérées des annonces par le gouvernement ou par quelqu'un de ses ministres, officiers ou départements entre le 10 octobre 1906 et le 10 octobre 1907, et entre les dites dates de chacune des années suivantes jusqu'au 10 octobre 1911 ; aussi, état du montant brut payé pour cet objet, pendant les années susdites à chacun des dits journaux ou à leurs propriétaires. Présentée le 12 février 1915.—*M. Thornton*. . . . . *Pas imprimée.*

85. Réponse partielle à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1914, pour relevé faisant connaître combien d'employés du gouvernement fédéral du Canada à quelque titre que ce soit, et par l'un quelconque des départements, ont été destitués depuis le 10 octobre 1911 jusqu'à ce jour ; combien ont démissionné ; combien ont abandonné leur poste ; combien parmi les déserteurs ont été punis ; combien de nouveaux employés ont été nommés au cours de la période susdite. Présentée le 12 février 1915.—*M. Boivin.* *Pas imprimée.*

85*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1914, pour relevé faisant connaître combien d'employés du gouvernement fédéral du Canada à quelque titre que ce soit, et par l'un quelconque des départements, ont été destitués depuis le 10 octobre 1911 jusqu'à ce jour ; combien ont démissionné ; combien ont abandonné leur poste ; combien parmi les déserteurs ont été punis ; combien de nouveaux employés ont été nommés au cours de la période susdite. Présentée le 4 mars 1915.—*M. Boivin* *Pas imprimée.*

85*b*. Autre réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1914, pour relevé faisant connaître combien d'employés du gouvernement fédéral du Canada, à quelque titre que ce soit, et par l'un quelconque des départements, ont été destitués depuis le 10 octobre 1911 jusqu'à ce jour ; combien ont démissionné ; combien ont abandonné leur poste ; combien parmi les déserteurs ont été punis ; combien de nouveaux employés ont été nommés au cours de la période susdite. Présentée le 12 mars 1915.—*M. Boivin*. . . . . *Pas imprimée.*

85*c*. Autre réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1914, pour relevé faisant connaître combien d'employés du gouvernement fédéral du Canada, à quelque titre que ce soit, et par l'un quelconque des départements, ont été destitués depuis le 10 octobre 1911 jusqu'à ce jour ; combien ont démissionné ; combien ont abandonné leur poste ; combien parmi les déserteurs ont été punis ; combien de nouveaux employés ont été nommés au cours de la période susdite . Présentée le 12 mars 1915.—*M. Boivin*. . . . . *Pas imprimée.*

85*d*. Autre réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1915, pour relevé faisant connaître combien d'employés du gouvernement fédéral du Canada, à quelque titre que ce soit, et par l'un quelconque des départements, ont été destitués

VOLUME 28—*Suite.*

depuis le 10 octobre 1911 jusqu'à ce jour; combien ont démissionné; combien ont abandonné leur poste; combien parmi les déserteurs ont été punis; combien de nouveaux employés ont été nommés au cours de la période susdite. Présentée le 7 avril 1915.—*M. Boivin*. . . . .*Pas imprimée.*

86. Autre réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 18 février 1914, pour copie de tous les mémoires, accusations, plaintes, correspondance et télégrammes, qui n'ont pas déjà été produits, relatifs aux fonctionnaires de l'un quelconque des départements de l'Etat renvoyés du service, dans la province de l'Ile-du-Prince-Edouard, depuis le 10 octobre 1911, y compris le nombre de ces fonctionnaires; copie des rapports des enquêtes tenues au sujet des accusations portées; relevé faisant connaître les dépenses entraînées par chaque enquête, les noms des personnes nommées aux postes devenus vacants, et la nature des recommandations produites en faveur des nouveaux titulaires. Présentée le 12 février 1915.—*M. Hughes (King)*. . . . .*Pas imprimée.*

87. Réponse partielle à un ordre de la Chambre, en date du 18 mai 1914, pour état indiquant tous les cas dans lesquels Charles Seager, de Goderich, a agi en qualité de commissaire du gouvernement pour s'enquérir de la conduite de fonctionnaires accusés d'ingérence politique ou autres méfaits depuis l'année 1896 jusqu'à l'année 1900, inclusivement, et donnant les noms de tous les fonctionnaires destitués à la suite des rapports du dit Seager, les emplois de ces fonctionnaires et la date des destitutions; aussi, copie de la preuve faite et des rapports des commissaires dans tous ces cas; aussi, relevé des honoraires payés au dit Charles Seager pour avoir conduit ces enquêtes. Présentée le 12 février 1915.—*M. Clark (Bruce)*. . . . .*Pas imprimée.*

88. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1914, pour copie de tous les documents, lettres, correspondance, télégrammes, plaintes, etc., touchant en quelque manière que ce soit à l'administration de la piscifacture du saumon à North-East-Margaree, et du vivier à Margaree-Harbour, depuis 1911 jusqu'à ce jour. Présentée le 15 février 1915.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . .*Pas imprimée.*

89. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 11 mai 1911, pour copie de tous papiers, lettres, télégrammes, arrêtés du conseil, contrats, soumissions et autres documents en la possession du ministère des Travaux publics ou du ministère de la Milice et de la Défense, concernant la construction d'un arsenal à Amherst, N.-E. Présentée le 15 février 1915.—*M. Sinclair*. . . . .*Pas imprimée.*

90. Lettres de l'honorable Louis P. Pelletier, M.P., et l'honorable Wilfrid B. Nantel, M.P., donnant leur démission comme ministre des Postes et ministre du Revenu de l'Intérieur, respectivement, et lettres du premier ministre en accusant réception. Présentées par sir Robert Borden, le 15 février 1915. . . . .*Pas imprimées.*

91. Rapports des officiers enquêteurs sur les chaussures fournies au contingent canadien. Présenté par l'honorable M. Hughes, le 15 février 1915. . . . .*Pas imprimé.*

92. Règlements édictés sous l'empire de la loi des insectes destructeurs et autres fléaux. Présentés par l'honorable M. Burrell, le 16 février 7915. . . . .*Pas imprimés.*

93. Rapport sur les opérations de la loi d'instruction agricole, 1913, en conformité de l'article 8 de cette loi. Présenté par l'honorable M. Burrell, le 16 février 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

93*a*. Réponse supplémentaire à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 9 février 1914, pour copie de tous arrangements entre le gouvernement et les diverses provinces aux termes de la loi sur l'instruction agricole. Présentée le 19 février 1915.—*Sir Wilfrid Laurier*. . . . .*Pas imprimée.*

93*b*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 avril 1914, pour copie de tous documents, correspondance, lettres, requêtes, rapports, etc., échangés entre le Dr C. C. James, M. J. C. Chapais, et chacun des ministères d'agriculture provinciaux, se rapportant à la distribution et à l'administration du subside fédéral aux provinces pour l'agriculture, depuis l'octroi du dit subide. Présenté le 23 février 1915.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . .*Pas imprimée.*

94. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour copie de tous télégrammes, correspondance, instructions, recommandations et autres documents échangés entre la Commission des pêcheries des crustacés de 1913 et le ministère de la Marine et des Pêcheries, à compter de la date de l'établissement de la dite commission jusqu'au 31 décembre 1913, excepté les documents qui ont été inclus dans le rapport imprimé de la février 1915.—*M .Chisholm (Inverness)*. . . . .*Pas imprimée.*

95. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1914, pour copie de tous les documents, correspondance, soumissions, télégrammes, plaintes, etc., se rapportant en quelmanière que ce soit au service de la cueillette du frai pour l'établissement d'élevage du homard à Margaree au cours des années 1911-12, 1912-13 et 1913-14. Présentée le 16 16 février 1915.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . .*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

96. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 10 février 1915, pour état indiquant la quantité de charbon importée des Etats-Unis en 1914 dans l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba, respectivement, et le montant des droits perçus dans chacune des dites provinces au cours de la dite année. Présentée le 16 février 1915.—*M. Buchanan.*
Pas imprimée.

97. Huitième rapport conjoint des commissaires chargés de tracer le méridien du 141me degré de longitude ouest. Présentée par l'honorable M. Roche, le 18 février 1915.
Pas imprimée.

98. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 avril 1914, pour copie de la convention intervenue entre le gouvernement du Canada et la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien à l'époque où a été fait l'octroi spécial de terres, en vertu de laquelle la dite compagnie a pu obtenir cet octroi de terres dans un seul bloc aux fins d'y établir son système actuel d'irrigation à l'est de Calgary, dans la province de l'Alberta. Présentée le 18 février 1915.—*M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

99. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 mars 1914, pour copie de tous télégrammes, lettres et autres documents se rattachant à la vente de tout bois quelconque sur l'île Parry, district de Parry-Sound, et des annonces, conventions d'achats et tous autres documents ayant trait à cette vente ou concession forestière à toutes personnes ou personne quelconque. Présentée le 18 février 1915.—*M. Arthurs* *Pas imprimée.*

100. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour état faisant connaître les motifs de la destitution de M. Larivière, agent des terres fédérales à Grouard, les dates de sa nomination et de son renvoi et son salaire à l'époque de son renvoi; aussi, le nom de l'agent nommé à sa place, avec la date de sa nomination et son salaire. Présentée le 18 février 1915.—*M. Oliver*.. .. ..*Pas imprimée.*

101. Rapport annuel concernant les unions ouvrières, en vertu du chapitre 125, S.R.C., 1906. Présenté par l'honorable M. Coderre, le 18 février 1915.. .. ..*Pas imprimé.*

102. Etat détaillé de toutes les obligations et de tous les cautionnements enregistrés au département du secrétaire d'Etat du Canada depuis le dernier rapport (21 janvier 1914), soumis au Parlement du Canada en vertu de l'article 32 du chapitre 19 des Statuts revisés du Canada, 1906. Présenté par l'honorable M. Coderre, le 18 février 1915..Pas imprimé.

103. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de toutes pétitions, mémoires, lettres, télégrammes, papiers et documents reçus par quelque département du gouvernement canadien ou quelqu'un des ministres de la part de quelque compagnie, corporation, personne ou personnes demandant l'enlèvement de tous droits de douane sur le blé ou ses produits importés en Canada, ou protestant contre toute diminution ou abolition des dits droits, et de toutes réponses faites dans l'espèce. Présentée le 18 février 1915.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

104. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 avril 1914, pour copie de tous les documents, correspondance, lettres, etc., se rapportant à l'annulation de l'inspection faite par R. Bannatyne pour le ¼ N.-O. de la section 24, township 36, rang 18, à l'ouest du 2me méridien. Présentée le 19 février 1915.—*M. Neely*.. .. ..*Pas imprimée.*

105. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour état donnant le nom du maître de poste de la paroisse de Saint-Romuald, dans le comté de Lévis, qui a été destitué après le mois de septembre 1911, les raisons de sa démission, la nature des plaintes portées contre lui, le nom des personnes qui ont porté ces plaintes, ainsi que copie de toutes correspondances et télégrammes s'y rapportant, le nom du commissaire enquêteur et rapport d'enquête, si enquête il y a eu, ainsi que de tous les témoignages entendus en l'enquête, la liste des noms des personnes qui ont recommandé le remplaçant, et le nom des personnes qui représentaient le gouvernement à cette enquête; aussi, état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés ou à solder par tout département concernant les susdits renvoi et enquête, noms des personnes qui ont retiré quelque montant d'argent ou produit leur compte au sujet de cette enquête, avec indication du montant retiré ou réclamé par chacune d'elles. Présenée le 19 février 1915.—*M. Bourassa*.. .. ..*Pas imprimée.*

106. Relevé faisant connaître la quantité de terres vendues par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, au cours de l'année terminée le 30 septembre 1914. Présenté par l'honorable M. Roche, le 19 février 1915.. .. ..*Pas imprimé.*

107. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 10 juin 1914, pour état indiquant les sommes d'argent expédiées en dehors du Canada au cours des cinq dernières années par les bureaux de poste qui suivent, dans le comté de Cap-Breton: Glace-Bay, Caledonia-Mines, Dominion n° 4, New-Aberdeen, Bridgeport, Old-Bridgeport, New-Waterford, Reserve-Mines, Sydney, Whitney-Pier, Ashby, Sydney-Nord, Sydney-Mines, Florence, Dominion n° 6 et Port-Morien, et dans quels pays les diverses sommes ont été transmises. Présentée le 22 février 1915.—*M. Carroll*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

108. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour copie de tous télégrammes, correspondance et autres documents concernant la destitution de Brown Pipes et de A. R. Gibbons, employés de douane à Lethbridge, Alta. Présentée le 23 février 1915.—*M. Buchanan*. . . . . *Pas imprimée.*

109. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour état donnant les noms de tous les transports nolisés depuis le 1er août 1914 pour expédier les troupes, chevaux, approvisionnements et matériaux en Angleterre, le nom de chaque propriétaire de navire, courtier ou autre personne par l'entremise desquels le navire a été nolisé; le tonnage de chaque navire, sa vitesse, le taux payé par tonne par semaine ou par mois, la durée minimum du nolisement, la date du contrat, la date à laquelle le paiement a commencé et la date à laquelle il a pris fin et la somme totale payée par le gouvernement pour le nolisement des navires et autres dépenses. Présentée le 23 février 1915.—*M. Murphy*. . . . . *Pas imprimée.*

110. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour état indiquant combien de fourgons de transport ont été achetés pour les deuxième et troisième contingents; de qui ont-ils été achetés, et le nom de chaque particulier ou firme; combien de ces fourgons ont été achetés de chaque particulier ou firme; quel a été le prix de chaque fourgon; si des soumissions ont été demandées; s'il y a eu des soumissions reçues qui n'ont pas été acceptées; et, s'il en est ainsi, quel était le chiffre de ces soumissions. Présentée le 23 février 1915.—*M. Nesbitt*. *Pas imprimée.*

111. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1915, pour état indiquant combien de prisonniers de guerre ont été faits au Canada depuis la déclaration de la guerre entre les alliés, l'Allemagne et l'Autriche; où ils sont détenus; le nombre dans chaque endroit et le nom de l'officier en charge de chaque endroit de détention. Présentée le 23 février 1915.—*M. Wilson (Laval)*. . . . . *Pas imprimée.*

111*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 février 1915, pour relevé faisant connaître en détail le nombre de prisonniers de guerre en ce pays; le nombre de personnes libres sur parole; le nombre de ceux qui sont gardés dans les champs de détention; le nombre de camps de détention, leurs emplacements, les moyens de les atteindre, et le nombre de prisonniers dans chacun d'eux; ce que coûte au Canada chacun de ces camps, respectivement, en fait de subsistance, de paie, d'habillement, de transport, de surveillance; la nature du travail fait par les prisonniers et le valeur totale de leur ouvrage à ce jour. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Clark (Red Deer)*. . . . . *Pas imprimée.*

112. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, rapports d'enquête et autres documents se rapportant à la destitution de James Brennan, contremaître sur l'Intercolonial, à Stellarton. Présentée le 25 février 1915.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

113. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1915, pour état indiquant si une déclaration officielle a été faite au nom de l'administration du chemin de fer Intercolonial à l'effet que les gages des employés du chemin de fer qui ont pris du service actif seraient payés pendant leur absence, et dans ce cas, quand et par qui; si le ministère des Chemins de fer a donné ordre de pourvoir à ces paiements et quand cet ordre a été donné. Présentée le 23 février 1915.—*M .Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

114. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1915, pour copie de tous papiers, télégrammes, pétitions, lettres et correspondance échangés entre la Chambre de Commerce de Québec et le ministère des Chemins de fer et Canaux au sujet de la circulation des trains sur la section du chemin de fer National Transcontinental entre Cochrane et la ville de Québec. Présentée le 23 février 1915.—*M. Lemieux*. . . *Pas imprimée.*

115. Etat (en tant que le ministère de l'Intérieur est concerné) donnant copies de tous les décrets du conseil, plans, documents et correspondance, qui doivent être soumis à la Chambre des Communes, en vertu d'une résolution adoptée le 20 février 1882, depuis la date de la dernière production de tels documents en vertu de cette résolution. Présenté par l'honorable M. Roche, le 24 février 1915. . . . . *Pas imprimé.*

116. Réponse à un ordre,—Relevé faisant connaître qui sont les commissaires de la remonte pour le Canada ouest et le Canada est, respectivement. 2. Quand et par qui ils ont été nommés, et quelles sont les instructions générales qui leur ont été données. 3. Pourquoi on n'a pas suivi les ordres de mobilisation de 1913, et pourquoi des non-militaires ont été chargés des achats pour la remonte. 4. Quels sont les noms des acheteurs et inspecteurs vétérinaires nommés par le commissaire de la remonte du Canada est, dans les diverses divisions de remonte. 5. Si quelques-uns des acheteurs et des inspecteurs vétérinaires ont reçu instruction de ne plus faire d'achats, et, s'il en est ainsi, quels sont leurs noms, et quelles sont les raisons fournies par le commissaire de remonte à l'appui de cette décision. 6. Du 1er décembre au 31 janvier, combien de chevaux ont été achetés dans chaque division de remonte, dans le Canada est. 7. Quel a été le prix moyen des chevaux; à combien revient le coût moyen par cheval dans chaque division

VOLUME 28—*Suite.*

de remonte, en y incluant les dépenses, la paie ou allocation, et tous les frais de voyage et autres débours, dans la période de temps plus haut mentionné. Présenté le 24 février 1915.—*M. Lemieux*. . . . .*Pas imprimée.*

117. Réponse à un ordre,—Relevé faisant connaître: 1. A combien de firmes le gouvernement a donné des commandes de bottines pour les différents corps expéditionnaires que l'on équipe actuellement pour le service. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de bottines ont été commandées à chaque firme. 4. Combien de bottines ont été livrées, jusqu'à ce jour, par chaque firme. 5. Combien de bottines chaque firme a encore à livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces bottines. Présentée le 24 février 1915. —*M. Lemieux*. . . . .*Pas imprimée.*

118. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour copie de toute correspondance, recommandations, soumissions ou autres papiers, dans le ministère des Chemins de fer et des Canaux concernant la fourniture de glace pour l'Intercolonial à Mulgrave, pour l'année 1915. Présentée le 25 février 1915.—*M. Sinclair*. . . .*Pas imprimée.*

119. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 18 février 1915, pour état indiquant: 1. Le nombre de camions-automobiles envoyés en Angleterre avec le premier corps expéditionnaire. 2. De qui ils ont été achetés, et par qui manufacturés. 3. Quelle était leur capacité. 4. Quel en a été le prix. 5. Si le gouvernement a retenu les services d'experts pour cet achat, et leurs noms. 6. Si le gouvernement a payé une commission à qui que ce soit en rapport avec cet achat. 7. Si les camions ont donné satisfaction en service, ou en quoi ils ont été trouvés défectueux. 8. Si une commission a été nommée par le ministère de la Milice en rapport avec l'achat de camions-automobiles pour le deuxième contingent et les autres corps expéditionnaires; quels étaient les membres de cette commission et quelle était leur compétence spéciale. 9. Si un M. McQuarrie formait partie de cette commission, et s'il est vrai qu'il était et qu'il est encore un employé de la *Russell Motor Car Co.*, de Toronto. 10. Si un nommé Owen Thomas formait partie de cette commission à titre d'expert, combien lui a été payé, ou combien on doit lui payer, pour ses services, et durant combien de temps on a utilisé ses services. 11. Si M. Thomas reçoit une commission en rapport avec l'achat de camions-automobiles, soit du gouvernement, soit des manufactures. 12. Quelles recommandations ont été faites par la dite commission au ministère de la Milice ou au gouvernement au sujet des achats de camions-automobiles. 13. Si les camions-automobiles ont été achetés, en quel nombre, de qui et à quel prix. 14. S'il est vrai que ces camions ont été achetés de la Compagnie Kelly, de Springfield, Ohio, et dans l'affirmative, si l'on n'aurait pu acheter de manufacturiers canadiens des camions propres au service requis. 15. S'il est vrai que le gouvernement a décidé de s'engager dans la fabrication de camions-automobiles en donnant des commandes de pièces séparées à des fabricants canadiens, et en fournissant ces pièces à des manufacturiers, en Canada, chargés de faire l'assemblage et l'ajustage du camion, et, s'il en est ainsi, est-il vrai que la *Russell Motor Car Co.* a reçu ou reçoit des commandes pour ces camions. 16. Qui a recommandé M. Thomas au ministre de la Milice ou au gouvernement. Présentée le 25 février 1915.—*M. Copp.* *Pas imprimée.*

120. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour état indiquant, si, depuis le 1er août dernier, il a été exporté des articles d'alimentation à des pays d'Europe autres que le Royaume-Uni, la France et la Belgique; leur nature, et à quels pays. Présentée le 25 février 1915.—*M. Cockshutt*. . . . .*Pas imprimée.*

121. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1915, pour copie de la pétition et des papiers, documents et lettres concernant la constitution en corporation de la *Dominion Trust Company*, par une loi spéciale adoptée par le Parlement du Canada en 1912, chapitre 89, 2 George V. Présentée le 25 février 1915.—*M. Proulx*. .*Pas imprimée.*

121*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1915, pour copie de toute correspondance échangée entre le ministère de la Justice et le gouvernement de la province de la Colombie-Britannique, ou quelqu'un de ses membres, au sujet d'une certaine loi adoptée par la législature de la dite province en 1913, chapitre 89, 3 George V, et intitulé: *"An Act respecting The Dominion Trust Company"*. Présentée le 4 mars 1915.—*M. Proulx*. . . . .*Pas imprimée.*

122. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1915, pour copie de toute la correspondance échangée entre l'Auditeur général et le ministère de la Milice, ou tout autre ministère, touchant les dépenses faites sous l'opération de la loi des crédits de guerre, 1914. Présentée le 25 février 1915.—*M. Maclean (Halifax).*
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

122*a*. Mémoire du chef de la comptabilité et paie-maître général et du directeur des contracts, du ministère de la Milice et de la Défense, au sujet de la correspondance échangée entre l'Auditeur général et le ministère de la Milice, touchant les dépenses faites sous l'empire de la loi des crédits de guerre. Présenté par l'honorable M. Hughes, le 11 mars 1915. . . . .*Pas imprimé.*

VOLUME 28—*Suite.*

123 Copie de toute la correspondance échangée entre le ministre des Finances et l'Auditeur général, depuis le 18 août jusqu'à ce jour, au sujet des achats pour les corps expéditionnaire destinés au service au delà des mers, des contrats pour l'armée, et autres achats pour des fins militaires, ou sous l'empire de la loi du service de la marine, 1910, ou en vertu de décrets du conseil concernant les affaires militaires. Présentée par l'honorable M. White, le 25 février 19915. . . . .*Pas imprimée.*

124. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général, le 23 janvier 1915, relativement à l'allocation de séparation à accorder aux personnes dont les soldats du premier corps expéditionnaire au delà des mers étaient les soutiens. Présentée par l'honorable M. Rogers, le 26 février 1915. *Pas imprimée.*

124*a*. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général, le 28 janvier 1915, relativement aux requêtes présentées par les soldats qui se sont enrôlés pour service actif au delà des mers à l'effet qu'il leur soit permis de se marier et de faire inscrire les noms de leurs femmes sur la liste des personnes ayant droit à l'allocation de séparation. Présentée par l'honorable M. Rogers, le 26 février 1915. . . . .*Pas imprimée.*

125. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de tous télégrammes, correspondance, requêtes et documents de toutes sortes se rapportant de quelque manière que ce soit, à la construction projetée d'une salle d'exercice ou arsenal dans la ville d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. Présentée le 26 février 1915.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . .*Pas imprimée.*

126. Etat détaillé des remises et remboursements de droits, sous l'autorité de l'article 92 de la loi du revenu consolidé et de l'audition fourni par le ministère du Commerce, pour l'année expirée le 31 mars 1914.—*(Sénat)*. . . . .*Pas imprimé.*

127. Décrets du Conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 1er décembre 1913 et le 11 janvier 1915, conformément aux dispositions de la loi des réserves forestières fédérales et des parcs, article 19, chapitre 10, 1-2 George V.—*(Sénat.)* *Pas imprimés.*

127*a*. Sommaire des décrets du conseil publiés dans l'*Officiel* du Canada entre le 16 mai et le 25 juillet 1914, en conformité de l'article 19 de la loi des réserves forestières et des parcs fédéraux, chapitre 10, 1-2 George V. Présenté par l'honorable M. Roche, le 12 mars 1915. . . . . *Pas imprimé.*

128. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada* entre le 1er décembre 1913 et le 15 janvier 1915, conformément aux dispositions de l'article 5 de la loi des arpentages fédéraux, chapitre 21, 7-8 Edouard VII.—*(Sénat)*. . . . .*Pas imprimés.*

128*a*. Relevé des arrêtés en conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 1er décembre 1913 et le 15 janvier 1915, sous le régime de l'article 77 de la loi des terres fédérales, chapitre 20 des Statuts du Canada, 1908. Présenté par l'honorable M. Roche, le 12 mars 1915. . . . .*Pas imprimé.*

128*b*. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada* et la *Gazette de la Colombie-Britannique,* entre le 1er décembre 1913 et le 15 janvier 1915, sous le régime des dispositions du paragraphe (*b*) de l'article des Règlements concernant l'arpentage, l'administration, la disposition et la gérance des terres publiques du Canada dans la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés par l'honorable M. Roche, le 12 mars 1915. . . . .*Pas imprimés.*

128*c*. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada* et la *Gazette de la Colombie-Britannique,* du 1er décembre 1913 au 15 janvier 1915, sous le régime des dispositions du paragraphe (*d*) de l'article 38 des Règlements concernant l'arpentage, l'administration, la disposition et la gérance des terres publiques du Canada dans la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie-Britannique.—*(Sénat.)* *Pas imprimés.*

129. Décrets du conseil passés, règlements et formules prescrites entre le 1er décembre 1913 et le 15 janvier 1915, en vertu des dispositions de l'article 57 de la loi de l'irrigation, chapitre 61 des Statuts revisés du Canada, 1906, selon que modifiées par le chapitre 38, 7-8 Edouard VII.—*(Sénat)*. . . . .*Pas imprimés.*

130. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 25 février 1915, pour relevé faisant connaître si le gouvernement a acheté de la *Canada Cycle and Motor Company* des pneus pour les automobiles destinés au premier contingent canadien, et, dans l'affirmative, quel prix a été payé pour chaque jeu de pneus, et quel nombre a été acheté; si le gouvernement a demandé des prix pour les pneus des camions-automobiles pour le second contingent, et dans l'affirmative, quel prix par jeu a été exigé. Présentée le 3 mars 1915.—*M. Gauvreau*. . . . .*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

131. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour copie de tous télégrammes, correspondance et autres documents concernant la nomination de A. H. McKeown dans le service d'immigration, à Lethbridge, Alta. Présentée le 3 mars 1915.—*M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

132. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour copie de tous télégrammes, correspondance et autres documents concernant le renvoi d'office de A. E. Humphries, ci-devant inspecteur d'immigration, à Lehbridge, Alta. Présentée le 3 mars 1915.—*M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

133. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1914, pour sommaire faisant connaître qui a obtenu le contrat de la malle entre Armagh-Station et Mailloux, comté de Bellechasse, Qué.; combien de soumissions ont été reçues, et quels sont les noms des soumissionnaires et le chiffre de chaque soumission. Présentée le 3 mars 1915.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

134. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 avril 1914, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, plaintes et autres documents se rapportant en quelque manière à la demande de soumissions pour la route postale entre Low-Point et Creignish-Station au cours des années 1913-14. Présentée le 3 mars 1915.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

135. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 avril 1914, pour copie de tous télégrammes, lettres et autres documents concernant le contrat pour le transport des malles entre New-Ross et le bureau de poste de Vaughan, Waterville, N.-E. Présentée le 3 mars 1915.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

136. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 18 mai 1914, pour copie de tous les documents, correspondance, télégrammes, lettres, soumissions, etc., de quelque nature que ce soit, en la possession du ministère des Postes, reçus depuis 1913 jusqu'à ce jour, et se rapportant en quoi que ce soit au contrat du transport de la malle entre Mabou et Whycocomagh. Présentée le 3 mars 1915.—*M. Chisholm (Inverness)*.. ..*Pas imprimée.*

137. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 25 février 1915, pour relevé faisant connaître le montant d'argent perçu par les sous-percepteurs de douane à Edmundston, Clair, St-Leonard et Green-River, province du Nouveau-Brunswick, au cours de chacun des cinq derniers exercices financiers, et quels ont été les salaires payés chaque année à chacun de ces ports. Présentée le 3 mars 1915.—*M. Michaud*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

138. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 10 février 1915, pour état indiquant la somme dépensée parmi les marchands de Medicine-Hat pour le compte des secours fournis par le gouvernement, à qui les paiements ont été faits et le montant total dans chaque cas. Présentée le 4 mars 1915.—*M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

139. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de tous les documents, lettres, correspondance, etc., au sujet de la destitution des personnes dont les noms suivent et qui occupaient les postes suivants dans le comté de Shelburne, N.-E.: J. V. Smith, sous-percepteur des douanes, à Lower-Wood-Harbour; John H. Lyons, gardien de phare, Barrington-Passage; William L. Smith, gardien de phare, Baccaro; E. D. Smith, surveillant des pêcheries, Shag-Harbour; J. A. Orechia, maître du havre, Wood-Harbour; J. C. Morrison, maître du havre, Shelburne, et Albert Mahaney, maître de poste, à Churchover. Présentée le 4 mars 1915.—*M. Maclean (Halifax)*.
Pas imprimée.

139*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 février 1915, pour copie de tous papiers, lettres et documents concernant la destitution des fonctionnaires suivants, dans le comté de Shelburne, N.-E.; Wm L. Smith, gardien de phare, Baccaro, N.-E.; J. A. Arechia, maître de havre, Lower-Wood-Harbour, et J. E. Morrison, maître de havre à Shelburne, N.-E. Présentée le 16 mars 1915.—*M. Law* *Pas imprimée.*

140. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 mars 1914, pour relevé faisant connaître quelles ont été les sommes dépensées pour travaux publics dans le comté de Portneuf, depuis le 1er juillet 1896 au 21 septembre 1911; quelle a été la nature des travaux exécutés dans chaque paroisse, en quelle année ils ont été exécutés et quelle a été la somme dépensée pour chacun de ces travaux. Présentée le 4 mars 1915.—*M. Sévigny.*
Pas imprimée.

141. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour copie de tous papiers, requêtes, déclarations, serments ou prestations de serments, procédures, pétitions, jugements, certificats touchant la naturalisation de M. F. P. Gutelius, gérant général de l'Intercolonial, et tous autres documents s'y rapportant, de quelque nature qu'ils puissent être. Présentée le 4 mars 1915.—*M. Gauvreau*.. .. ..*Pas imprimée.*

142. Rapport des délégués nommés pour représenter le gouvernement du Canada au huitième congrès international dit *Purity Congress,* tenu sous les auspices de la *World's Purity League,* à Kansas City, Missouri, le 5-9 novembre 1914. Présenté par sir Robert Borden, le 4 mars 1915.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

143. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 22 février 1915, pour copie de toutes les plaintes adressées au gouvernement à la suite de coups de feu tirés par des soldats de la milice canadienne sur deux citoyens américains, entraînant la mort de l'un d'eux, sur les eaux du lac Erié, et de toute la correspondance échangée à ce sujet entre l'ambassade britannique et les autorités des Etats-Unis. Présentée le 5 mars 1915.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

144. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 février 1915, pour état indiquant les montants en détail payés à Ward Fisher, de Shelburne, N.-E., inspecteur des pêcheries pour les années 1912 et 1913, à titre de salaire, frais de bureau, dépenses de voyage et toutes autres dépenses. Présentée le 5 mars 1915.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

145. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour état donnant les noms et adresses postales de toutes les personnes, dans le comté de Yarmouth, qui ont reçu la gratification accordée par la "Loi des gratifications aux volontaires lors des invasions fénianes"; aussi, donnant les noms et adresses postales de toutes personnes, dans le dit comté, dont les demandes ont été rejetées; et, aussi, donnant les noms et les adresses postales de tous les postulants dans le dit comté dont les demandes n'ont pas encore été prises en considération. Présentée le 5 mars 1915.—*M. Law*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

146. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 février 1915, pour relevé faisant connaître les noms et les adresses postales de toutes les personnes du comté de Guysborough, N.-E., auxquelles ont été payées des primes en vertu de la loi accordant des primes aux volontaires qui ont servi dans les invasions fénianes; les noms et les adresses postales de toutes les personnes dont les demandes ont été rejetées, et la raison du refus;—aussi, les noms et les adresses postales de toutes les personnes dont les demandes ont été reçues, mais auxquelles les primes n'ont pas été payées, en faisant la distinction entre les personnes dont les demandes ont été reçues et admises, et celles dont les demandes ont été reçues sans qu'une décision ait encore été prise, s'il en est. Présentée le 5 mars 1915.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

147. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 12 février 1915, pour état indiquant, depuis juin 1914, combien de demandes de grain de semence ont été reçues de la part de personnes résidant dans les trois provinces des prairies; combien de boisseaux de grain se trouvent compris dans ces demandes; combien d'acres de terre devaient être ensemencés de ce grain; combien de boisseaux de blé, d'avoine et d'orge, respectivement, se trouvaient à la disposition du gouvernement pour faire face à ces demandes; et si on a conclu avec les différents gouvernements provinciaux des arrangements en vue de parer aux besoins des colons en fait de grain de semence. Présentée le 8 mars 1915.—*M. McCraney*.. .. ..*Pas imprimée.*

148. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour état indiquant le nombre de navires engagés depuis octobre 1911 par le gouvernement ou quelques-uns de ses départements, pour aller à la baie d'Hudson, ou à la baie James; le nom et le tonnage de chaque navire, et le nom et le domicile de chaque officier commandant; quel était le chargement de chaque navire, quelle partie de ce chargement a été débarquée et où, quelle partie a été perdue et où, et quelle partie a été rapportée, et quelle était la valeur dans chaque cas. Présentée le 8 mars 1915.—*M. Graham*.. .. ..*Pas imprimée.*

148*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1915, pour état indiquant le nombre de navires employés par le ministre des Chemins de fer, le nombre d'hommes employés sur les navires et sur terre, et le montant dépensé pour approvisionnements, hommes et transport depuis le 30 mars 1914 jusqu'au 31 décembre 1914, en ce qui concerne le chemin de fer de la baie d'Hudson. Présentée le 22 mars 1915.—*M. Macdonald.*
Pas imprimée.

149. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 9 février 1914, pour copie de toute correspondance depuis le 1er janvier dernier au sujet de la convocation d'une conférence impériale sur la défense navale. Présentée le 8 mars 1915.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

150. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février, pour état donnant les noms et adresses postales de toutes les personnes dans le comté d'Antigonish, qui ont reçu la gratification accordée par la "Loi des gratifications aux volontaires lors des invasions fénianes"; aussi, donnant les noms et adresses postales de toutes personnes dans le dit comté dont les demandes ont été rejetées; et aussi, donnant les noms et les adresses postales de tous les postulants dans le dit comté dont les demandes n'ont pas encore été prises en considération. Présentée le 8 mars 1915.—*M. Chisholm (Inverness).*
Pas imprimée.

151. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1915, pour sommaire faisant connaître quels étaient les officiers commissionnés du 17me régiment de la Nouvelle-Ecosse à Valcartier avant le départ pour l'Angleterre, et quels sont maintenant les officiers commissionnés de ce régiment. Présentée le 8 mars 1915.—*M. Macdonald.Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

152. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1915, pour copie de tous comptes pour le déplacement du signal de tempête, à Shippigan, N.-B., et son installation sur le quai public, faisant connaître le coût du transfert pendant les mois d'octobre et novembre 1911. Présentée le 8 mars 1915.—*M. Turgeon*.. .. ..*Pas imprimée.*

153. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mai 1914, pour copie de tous papiers, correspondance, télégrammes, pétitions, y compris les signatures, et tous autres documents en la possession du ministère du Commerce ou du ministre, ou en la possession du premier ministre concernant toute requête adressée entre le 1er novembre 1913 et la date actuelle par des personnes de la Nouvelle-Ecosse demandant l'aide du gouvernement pour le transport du poisson frais entre des ports de la Nouvelle-Ecosse et des Etats-Unis. Présentée le 9 mars 1915.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

154. Déclaration de M. H. C. Crowell, correspondant du journal *Halifax Chronicle,* et la correspondance se rattachant aux énoncés publiés dans les journaux au sujet des prétendus mauvais traitements infligés au 17me régiment de la Nouvelle-Ecosse, dans les plaines de Salisbury. Présentée par sir Robert Borden, le 9 mars 1915.. .. .. ..*Pas imprimée.*

155. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1915, pour relevé faisant connaître le coût estimatif de l'aménagement de la propriété de la *Canadian Car and Foundry Company, Limited,* à Amherst, N.-E., pour des fins militaires; le loyer, ou autre rémunération qui est ou sera payé à cette compagnie pour l'usage de ses ateliers et dépendances; les personnes qui devront fournir l'approvisionnement militaire, y compris les substances alimentaires pour les hommes, le charbon pour le chauffage et la cuisson, le fourrage et autres provisions pour les chevaux, pour les détachements qui y auront leurs quartiers, et à quels prix; s'il est vrai que l'on ne peut se procurer des formules de soumissions pour ces différents services qu'en s'adressant au bureau du député du comté de Cumberland, et que, en plus d'une instance, de ces formules de soumissions ont été refusées à des personnes qui en demandaient; si le gouvernement sait que, en ce qui concerne la fourniture du foin, on a allégué que non seulement on n'a pas permis à des libéraux de présenter une soumission, mais qu'on a averti les amis du gouvernement qu'il ne leur serait adjugé aucune partie du contrat si une partie quelconque du foin à fournir était achetée d'un libéral. Présentée le 11 mars 1915.—*M. Copp.*
Pas imprimée.

156. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur générale, en date du 1er mars 1915, pour copie de toute la correspondance échangée avec les autorités impériales au sujet de prêts par le trésor impérial au gouvernement canadien. Présentée le 11 mars 1915.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

157. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et recommandations concernant la nomination de H. W. Ingraham en qualité de sous-registraire des aubains ennemis, à Sydney, N.-E., et sa révocation du dit emploi. Présentée le 12 mars 1915.—*M. Kyte*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

158. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 11 février 1915, pour copie de toute la correspondance relative à l'achat et au paiement, par le gouvernement, de deux sous-marins autorisés par le décret du conseil du 7 août 1914, et de tous autres décrets du conseil se rapportant au même sujet;—aussi, de tous rapports reçus par le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses ministères touchant les dits sous-marins. Présentée le 12 mars 1915.—*M. Pugsley.*
Imprimée pour la distribution seulement.

158*a*. Réponse supplémentaire à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 11 février 1915, pour copie de toute la correspondance relative à l'achat et au paiement, par le gouvernement, de deux sous-marins autorisés par le décret du 7 août 1914, et de tous autres décrets se rapportant au même sujet,—aussi, de tous rapports reçus par le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses ministères touchant les dits sous-marins. Présenté le 15 mars 1915.—*M. Pugsley.*
Imprimée pour la distribution seulement.

158*b*. Réponse supplémentaire additionnelle à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 11 février 1915, pour copie de toute la correspondance relative à l'achat et au paiement, par le gouvernement, de deux sous-marins autorisés par le décret du conseil du 7 août 1914, et de tous autres décrets du conseil se rapportant au même sujet,—aussi, de tous rapports reçus par le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses ministères touchant les dits sous-marins. Présentée le 24 mars 1915.—*M. Pugsley.*
Imprimée pour la distribution seulement.

159. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 février 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, pétitions et autres documents se rapportant en quelque manière à la destitution de M. Mallet, capitaine du bateau de sauvetage à la station de Chéticamp, et à la nomination de son successeur.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

160. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1915, pour copie de tous papiers, lettres et autres documents concernant la révocation du docteur John McKenzie, officier de santé des sauvages du comté de Pictou, et la nomination du docteur Keith comme son successeur. Présentée le 12 mars 1915.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

161. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour copie de tous télégrammes, rapports, correspondance, lettres, instructions et autres documents se rapportant à une demande faite par Udo F. Schraeder, d'un bail de terrain de pâturage dans les townships 40 et 41, rang 7, à l'ouest du 3me méridien, province de la Saskatchewan. Présentée le 12 mars 1915.—*M. McCraney*. . . . . *Pas imprimée.*

162. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1915, pour état donnant les noms de tous les postulants du comté de Pictou qui n'ont pas encore reçu la gratification accordée pour services lors de l'invasion féniane. Présentée le 15 mars 1915.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

162*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 février 1915, pour état donnant les noms et adresses de toutes les personnes, dans le comté de Pictou, qui ont reçu la gratification accordée pour service lors de l'invasion féniane, et de toutes celles qui ont demandé cette gratification et qui ne l'ont pas encore reçue. Présentée le 15 mars 1915.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

163. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1915, pour état indiquant: 1. De qui a été achetée la nourriture pour les hommes et les chevaux, ainsi que tous autres approvisionnements et effets d'équipement pour la batterie de campagne actuellement entraînée à Lethbridge. 2. Si c'est par soumissions, à quelle date elles ont été demandées. 3. Quand les soumissions ont été ouvertes et les contrats adjugés. 4. Quel sont les noms et adresses postales de tous ceux qui ont envoyé des soumissions. 5. Quels ont été les soumissionnaires heureux, et le montant mentionné dans chaque soumission. Présentée le 15 mars 1915.—*M. Buchanan*. . . . . *Pas imprimée.*

164. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous rapports, télégrammes, requêtes, recommandations, lettres et correspondance se rapportant au dragage dans le havre d'Antigonish, et à l'amélioration de l'accès au havre, reçus par le gouvernement ou par l'un ou l'autre de ses ministères depuis le 1er janvier 1912, et non déjà compris dans la réponse, présentée le 30 avril 1914, à l'ordre de la Chambre du 16 mars précédent. Présentée le 15 mars 1915.—*M. Chisholm (Inverness)*. . *Pas imprimée.*

165. Copie d'un décret du conseil, en date du 9 mars 1915, à l'effet d'empêcher le transfert de navires britanniques. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 16 mars 1915.
Pas imprimée.

166. Rapport des commissaires chargés de s'enquérir du niveau de l'eau dans le fleuve Saint-Laurent à Montréal et en aval, ainsi qu'un court précis préparé par le principal hydrographe de la commission. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 16 mars 1915.
Pas imprimé.

167. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1915, pour copie de tous papiers, lettres, télégrammes et autres documents concernant le contrat actuel pour le service des malles entre Chance-Harbour et Trenton, comté de Pictou. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

168. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 février 1915, pour copie de toute correspondance et de tous autres documents concernant l'adjudication du contrat pour le service des malles aux Caps-Maria, comté de Bonaventure, en 1914. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Marcil*. . . . . *Pas imprimée.*

169. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres et soumissions (y compris la première et la seconde demandes de soumissions) concernant la livraison de la malle rurale dans le township de Dundee, comté de Huntingdon. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Robb*. . . . . *Pas imprimée.*

170. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1915, pour copie de tous télégrammes, pétitions, lettres et correspondance concernant un projet de service postal quotidien entre Lower-South-River et South-Side-Harbour, comté d'Antigonish, et l'amélioration du service postal pour les résidents du district en dernier lieu nommé. Présentée le 17 mars 1915.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

171. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous documents, télégrammes, lettres, recommandations, requêtes et autres papiers reçus par le ministère des Postes, depuis le 1er janvier 1914, concernant le contrat pour le transport des malles entre Guysborough et Canso, N.-B. Présentée le 18 mai 1915.—*M. Sinclair.*
Pas imprimée.

VOLUME 28—*Suite.*

172. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour relevé faisant connaître le nombre total des employés permanents et temporaires dans les bureaux de poste suivants: Montréal, Toronto, Winnipeg, Halifax, Québec, Saint-Jean, N.-B., et Vancouver; quel est le chiffre total des appointements payés dans chaque cas, et quel était le nombre total des employés et le chiffre des appointements payés dans les bureaux de poste ci-dessus à la date du 1er octobre 1911. Présentée le 18 mai 1915.—*M. Lemieux.*
Pas imprimée.

173. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 février 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, pétitions et documents de toutes sortes se rapportant au changement projeté de la route postale entre Inverness-Station et Margaree-Harbour. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

174. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour relevé faisant connaître à combien de firmes ou de particuliers le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses ministères a donné des commandes d'uniformes pour les soldats, depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de ces uniformes ont été commandés à chaque firme. 4. Combien chaque firme en a livrés jusqu'à ce jour. 5. Combien chaque firme doit encore en livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces uniformes. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

175. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour état indiquant: 1. A combien de firmes ou particuliers le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses ministères, a donné des commandes de l'équipement *Oliver* depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de ces équipements ont été commandées à chaque firme. 4. Combien chaque firme en a livrés jusqu'à ce jour. 5. Combien chaque firme doit encore en livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

176. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 mars 1915, pour copie de toutes lettres, correspondance, etc., concernant la nomination de William Gore Foster, de Dartmouth, N.-E., à la charge d'inspecteur des réserves sauvages. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Carroll*.. .. ..*Pas imprimée.*

177. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, baux et autres documents concernant la coupe du bois, par B. F. Smith et autres, sur la réserve sauvage Tobique, dans la province du Nouveau-Brunswick, depuis le 12 mars 1914;—aussi, copie de toutes conventions, offres et promesses faites par le dit B. F. Smith ou par le département des Affaires des sauvages, au sujet de la vente ou disposition de quelque partie de la dite réserve sauvage de Tobique depuis la dite date, ou du bois abattu sur la dite réserve;—aussi, relevé de tout le bois abattu par le dit B. F. Smith sur la dite réserve, des droits de souche imposés, et des montants effectivement payés de ce chef, depuis le 1er janvier 1912 jusqu'à date actuelle. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Carvell*.. .. ..*Pas imprimée.*

178. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour relevé faisant connaître: 1. Combien d'officiers de douane étaient employés au port douanier de Mansonville, Québec, le 20 septembre 1911. 2. Quels étaient les noms de ces officiers. 3. Quel salaire était payé à chacun d'eux. 4. Quel était le montant total des salaires payés aux officiers à ce port. 5. Combien d'officiers de douane sont employés à ce port à présent. 6. Quels sont leurs noms. 7. Quel salaire est reçu par chacun d'eux. 8. Quel est le montant total des salaires payés aux officiers à ce port. Présentée le 18 mars 1915.—M. *Kay*.. .. ..*Pas imprimée.*

179. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour relevé faisant connaître: 1. Combien d'officiers de douane étaient employés au port douanier de Abercorn, Québec, le 20 septembre 1911. 2. Quels étaient les noms de ces officiers. 3. Quel salaire était payé à chacun d'eux. 4. Quel était le montant total des salaires payés aux officiers à ce port. 5. Combien d'officiers de douane sont employés à ce port à présent. 6. Quels sont leurs noms. 7. Quel salaire est reçu par chacun d'eux. 8. Quel est le montant total des salaires payés aux officiers à ce port. Présentée le 18 mars 1915.—M. *Kay*.. .. ..*Pas imprimée.*

180. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour relevé faisant connaître: 1. Combien d'officiers de douane étaient employés au port douanier de Highwater, Québec, le 20 septembre 1911. 2. Quels étaient les noms de ces officiers. 3. Quel salaire était payé à chacun d'eux. 4. Quel était le montant total des salaires payés aux officiers à ce port. 5. Combien d'officiers de douane sont employés à ce port à présent. 6. Quels sont leurs noms. 7. Quel salaire est reçu par chacun d'eux. 8. Quel est le montant total des salaires payés aux officiers à ce port. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Kay*.. .. ..*Pas imprimée.*

181. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous documents, requêtes, lettres, communications, etc., se rapportant à la destitution de Leonard Dutchinson, gardien-chef du pénitencier de Dorchester. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Copp*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

182. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour copie des lettres, télégrammes et documents en général au sujet de la construction d'un pont projeté entre l'île de Montréal et la terre ferme à Vaudreuil. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Boyer.*
Pas imprimée.

182a. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour copie de lettres, télégrammes et documents en général se rapportant à la construction d'un pont projeté entre l'île Perrot et la terre ferme à Vaudreuil. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Boyer.*
Pas imprimée.

183. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 février 1915, pour relevé faisant connaître quelles propriétés ont été acquises par le gouvernement dans la cité de Régina depuis le 21 septembre 1911; les descriptions de ces propriétés par mesures et bornes; pour quelles fins elles ont été acquises; de qui elles ont été achetées; quel a été le prix total, et le prix de revient par pied de chacune d'elles; si quelqu'une des propriétés a été acquise par voie d'expropriation, quel tribunal a déterminé le prix à payer pour chaque propriété ainsi expropriée, et à quelles dates ces propriétés ont été acquises. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Martin (Régina)*.. .. ..*Pas imprimée.*

184. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 février 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, mémoires, bordereaux de paie, recommandations et autres documents se rattachant en quelque manière à la construction d'un quai à Lower-Burlington, dans le comté de Hants. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Chisholm (Inverness).*
Pas imprimée.

185. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 février 1915, pour copie de toutes listes de paie, correspondance et pièces justificatives concernant les réparations au brise-lames de Jordan, comté de Shelburne, pour lesquelles Leander McKenzie était conducteur des travaux ou contremaître. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Law*..*Pas imprimée.*

186. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 février 1915, pour copie de tous télégrammes, correspondance, lettres et bordereaux de paie concernant la réparation et le rallongement du brise-lames à Bluff-Head, comté de Yarmouth, N.-E., en 1914. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

187. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour relevé faisant connaître les sommes dépensées par le ministère des Travaux publics, dans le comté d'Inverness, au cours de chaque année de 1896 à 1915. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

188. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 février 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et bordereaux de paie concernant les réparations et autres travaux au brise-lames de Sandford, comté de Yarmouth, N.-E., en 1914. Présentée le 18 mars 1915.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

189. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous papiers, lettres, pétitions et autres documents concernant un contrat pour le transport des malles entre Whitby et la gare du Grand-Tronc conclu avec David D. Heard & Sons, ou avec John Gimblet, Whitby. Présentée le 19 mars 1915.—*M. Pardee*.. .. ..*Pas imprimée.*

190. Copies de rapports du comité du Conseil privé, approuvés par Son Altesse Royale le Gouverneur général, concernant certaines avances à la *Canadian Northern Railway* et à la *Grand Trunk Pacific Railway Company,* respectivement, avec copies des traités conclus entre les dites compagnies et Sa Majesté. Présentées par l'honorable M. White, le 19 mars 1915.. .. ..*Pas imprimées.*

191. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1915, pour copie de toutes les soumissions reçues le 15 janvier écoulé, par le ministère des Postes pour le service de la malle entre Caraquet et Tracadie, comté de Gloucester, N.-B., avec les noms des soumissionnaires, le chiffre respectif des soumissions et le nom du nouvel entrepreneur. Présentée le 19 mars 1915.—*M. Loggie*.. .. ..*Pas imprimée.*

192. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour relevé faisant connaître: 1. Quelles fractions de homesteads dans la Saskatchewan ont été vendues en 1914. 2. Quel était le nom de l'acheteur, et quel a été le prix d'achat dans chaque cas. Présentée le 22 mars 1915.—*M. Martin (Régina)*.. .. ..*Pas imprimée.*

193. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 25 février 1915, pour sommaire faisant connaître, en rapport avec la réponse faite le 15 février à la question posée le 9 février, page 161 des Débats non revisés—combien a coûté l'ameublement des bureaux du gouvernement dans chacun des dits édifices. Présentée le 22 mars 1915.—*M. Turriff.*
Pas imprimée.

VOLUME 28—*Suite.*

194. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour état donnant le montant des subventions de chemins de fer dans le comté d'Inverness depuis 1896 jusqu'à présent, et les dates de ces paiements. Présentée le 22 mars 1915.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . *Pas imprimée.*

195. Réponse à un ordre de la Chambre, en date 1er mars 1915, pour copie de tous papiers, lettres, télégrammes et autres documents depuis janvier 1911 jusqu'à date, concernant l'achat ou l'affermage du chemin de fer entre New-Glasgow et Thorburn, comté de Pictou, connu sous le nom de *Vale Railway,* de la *Acadia Coal Company.* Présentée le 22 mars 1915.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

196. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous documents, lettres, messages, correspondance, contrats, etc., se rapportant à la vente ou au bail par le département des Chemins de fer à Joseph Meunier, du foin croissant sur le terrain de l'Intercolonial, dans la paroisse du Bic, comté de Rimouski, vis-à-vis les propriétés de Charles Lavoie, Cléophas Leclerc et Joseph Parent. Présentée le 22 mars 1915.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . . *Pas imprimée.*

197. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1915, pour copie de tous papiers, lettres, télégrammes, témoignages d'enquêtes, rapports et autres documents concernant la suspension ou autre punition infligée à la suite de l'accusation d'ivrognerie portée contre Newton Hopper, chef de train sur l'Intercolonial, et sa réinstallation subséquente. Présentée le 22 mars 1915.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

198. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres et autres papiers concernant la destitution de Bruce Wiswell, cantonnier sur l'Intercolonial, à Stellarton, N.-E. Présentée le 22 mars 1915.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

199. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour relevé faisant connaître quel nombre de tonnes de marchandises a été reçu et a été expédié aux stations de Loggieville, de Chatham et de Newcastle, respectivement, sur la ligne de l'Intercolonial, chaque mois de 1914, et pendant le mois de janvier 1915, avec mention séparée du charbon et autres approvisionnements de chemins de fer; quel a été le mouvement du trafic-passagers local et d'entier parcours à chacune des stations susdites, chaque mois de la période susmentionnée. Présentée le 22 mars 1915.—*M. Loggie*. . . . . . *Pas imprimée.*

200. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres et correspondance échangés avec Margaret Lynch, ou toute personne agissant en son nom, en rapport avec l'expropriation, par l'Intercolonial, d'un certain terrain appartenant à la dite Margaret Lynch, en la cité de Fredericton, N.-B.;—aussi, de tous télégrammes, lettres et correspondance échangés avec F. P. Gutelius ou tout autre fonctionnaire de l'Intercolonial en la matière. Présentée le 22 mars 1915.—*M. Carvell*. . . . . *Pas imprimée.*

201. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1915, pour copie de tous documents concernant le paiement à C. R. Scoles, de New-Carlisle, Québec, en juillet 1914, du reliquat de subvention votée en faveur du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, sur la recommandation du contrôleur financier. Présentée le 22 mars 1915.—*M. Marcil.* *Pas imprimée.*

202. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et rapports concernant l'achat du chemin de fer *New Brunswick and Prince Edward Island,* entre Sackville et Cap-Tormentine, comté de Westmoreland. Présentée le 22 mars 1915.—*M. Copp*. . . . . *Pas imprimée.*

203. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie des taux de transport de la farine, actuellement en vigueur sur les chemins de fer Québec Oriental et *Atlantic, Quebec and Western.* Présentée le 22 mars 1915.—*M. Marcil.* *Pas imprimée.*

204. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour copie de toutes pétitions, correspondance, plaintes, et de tous rapports et documents concernant la destitution de Alfred H. Bonnyman, maître de poste à Mattatall-Lake, comté de Colchester, N.-E. Présentée le 24 mars 1915.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

205. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous documents, correspondance, plaintes, preuve, décisions et décrets du conseil au sujet de la destitution de John Thomas, maître de poste de Hammond's-Plains, comté de Halifax, N.-E. Présentée le 24 mars 1915.—*M. Maclean (Halifax).* *Pas imprimée.*

205a. Réponse supplémentaire à une adresse à Son Altesse Royale, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous documents, correspondance, plaintes, preuve, décisions et décrets du conseil au sujet de la destitution de John Thomas, maître de poste de Hammond's-Plains, comté de Halifax, N.-E. Présentée le 8 avril 1915.—*M. Maclean (Halifax).* *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

206. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général, concernant la question de procurer un secours adéquat sous forme de pension aux officiers et aux soldats devenus absolument ou partiellement invalides en service actif, ou aux personnes dépendant, pour leur soutien, de ces officiers et soldats qui seraient tués en service actif. Présentée par sir Robert Borden, le 24 mars 1915.. .. ..*Pas imprimée.*

207. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour état indiquant: 1. Combien de firmes ou de particuliers ont reçu du gouvernement ou de quelqu'un des ministères des commandes pour des selles, depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de selles ont été commandées à chaque firme. 4. Combien de selles ont été livrées par chaque firme jusqu'à date. 5. Combien de selles chaque firme a encore à livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces selles. Présentée le 26 mars 1915.—*M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

208. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour copie de tous documents, correspondance, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à la destitution de M. P. B. Hurlbert, maître de poste à Springdale, comté de Yarmouth, N.-E., et le déplacement du bureau. Présentée le 30 mars 1915.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

209. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour copie de toutes lettres, requêtes, télégrammes et correspondance, entre l'honorable L. P. Pelletier, ministre des Postes, et toute personne du comté de Lévis, dans le courant du mois d'avril 1912, concernant la nomination de G. A. Marois à une position à la douane de Québec, et la nomination de J. E. Gingras comme maître de poste de Saint-Romuald et d'Etchemin. Présentée le 30 mars 1915.—*M. Bourassa*.. .. ..*Pas imprimée.*

210. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, requêtes et documents de quelque nature que ce soit en la possession du ministère des Postes se rapportant en quoi que ce soit à la conduite du maître de poste à Grand-Etang depuis sa nomination jusqu'à ce jour. Présentée le 30 mars 1915. —*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

211. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, papiers, documents, preuve et rapports concernant la destitution de Charles H. Marshall, maître de poste à Nanton, Alta. Présentée le 30 mars 1915.—*M. Warwick*.. .. ..*Pas imprimée.*

212. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie du rapport du fonctionnaire en charge de l'établissement pour l'élevage du homard à Port-Daniel-Ouest, et du rapport de l'inspecteur qui en a été fait pour la saison de 1914. Présentée le 31 mars 1915.—*M. Marcil*.. .. ..*Pas imprimée.*

213. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 février 1915, pour copie de tous documents, correspondance, pétitions, etc., concernant une requête de Donald Williams et autres au sujet de la réglementation des rets à trappe à Green-Harbour et les environs. Présentée le 31 mars 1915.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

214. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1915, pour copie de toute la correspondance, des requêtes, recommandations départementales et autres documents en la possession du ministère de la Marine et des Pêcheries au sujet de la définition de l'expression *navigation de cabotage,* tel que défini par la loi de la marine marchande au Canada, depuis la revision des Statuts en 1886. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

215. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous documents, annonces, soumissions, contrats, pièces comptables et correspondance concernant l'établissement d'un service par bateaux traversiers entre Halifax et Dartmouth, N.-E., pour les employés du ministère de la Marine et des Pêcheries résidant à Halifax, N.-E. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

216. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 27 février 1915, pour copie de tous documents, listes de paie, pièces comptables détaillées et correspondance concernant les travaux publics suivants: brise-lames ou quai à East-Green-Harbour; hangar sur le quai public à Shelburne; et réparations au quai de Gunning-Cove. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

217. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour relevé faisant connaître: 1. Quelles propriétés ont été acquises par le gouvernement dans la cité de Régina depuis le 21 septembre 1911. 2. Les descriptions de ces propriétés par mesures et bornes. 3. Pour quelles fins elles ont été acquises. 4. De qui elles ont été achetées. 5. Quel a été le prix total et le prix de revient par pied de chacune d'elles. 6. Si quelqu'une des propriétés a été acquise par voie d'expropriation, quel tribunal a déterminé le prix à payer pour chaque propriété ainsi expropriée. 7. A quelles dates ces propriétés ont été acquises. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Martin (Régina)*.. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

218. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1915, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à l'achat de la propriété connue sous le nom de l'hôtel Carslake, à Montréal, pour les fins du ministère des Postes. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

219. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, rapports, recommandations, décrets du conseil, bordereaux de paie, liste de dépenses, liste des noms du contremaître et des surintendants et tous autres documents se rapportant en quelque manière à la construction et à l'entretien du brise-lames à Phinney's-Cove et Young's-Cove, comté d'Annapolis. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

220. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 février 1915, pour copie de tous documents, correspondance et pétitions depuis le 31 octobre 1912, concernant le quai public projeté au havre de Lower-Wood. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Law*..*Pas imprimée.*

221. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous documents, correspondance, annonces, soumissions, comptes et pièces comptables concernant le rallongement du brise-lames, à Prospect, comté d'Halifax, N.-E. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

222. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, pétitions, rapports, recommandations et documents de toute nature concernant l'achat d'un terrain pour un édifice public à Port-Hawkesbury, et l'érection d'un édifice public sur ce terrain. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

223. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour état faisant connaître tous les montants d'argent dépensés pour travaux publics dans les comtés de Wright, Pontiac et Labelle, depuis octobre 1911 jusqu'à date. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Devlin*.. .. ..*Pas imprimée.*

224. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 17 mars 1915, pour copie du bordereau de paie du mois d'octobre 1914 concernant les réparations au brise-lames de Shippigan-Gully, comté de Gloucester. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Turgeon*...*Pas imprimée.*

225. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour état indiquant: 1. A combien de firmes ou de particuliers le gouvernement, ou l'un ou l'autre de ses ministères, a donné des commandes de bicycles, depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de bicycles ont été commandés à chaque firme. 4. Combien chaque firme en a livrés jusqu'à ce jour. 5. Combien chaque firme en a encore à livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces bicycles. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

226. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour relevé faisant connaître les noms et les adresses de tous les vétérans dans le comté d'Inverness qui ont reçu la récompense décrétée en faveur des volontaires qui ont servi lors de l'invasion féniane, les noms et les adresses de ceux qui ne l'ont pas encore reçue, et les noms et les adresses de ceux dont les demandes ont été refusées. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

227. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour relevé faisant connaître: 1. A combien de firmes ou de particuliers le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses ministères, a donné des commandes de cycles automobiles, depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de cycles automobiles ont été commandés à chaque firme. 4. Combien chaque firme en a livrés jusqu'à ce jour. 5. Combien chaque firme doit encore en livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces cycles automobiles. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Chisholm (Antigonish)*...*Pas imprimée.*

228. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 19 février 1915, pour copie de tous décrets du conseil et de tous télégrammes et lettres échangés entre le gouvernement fédéral et les diverses provinces concernant le transfert projeté des pêcheries dans les eaux où la marée se fait sentir, du contrôle provincial à celui des autorités fédérales. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

229. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 4 mars 1915, pour copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada ou l'un ou l'autre des ministres ou fonctionnaires de ces gouvernements concernant le contrôle des pêcheries dans la province de Québec; aussi, de tous documents se rapportant à cette question, avec la liste des permis accordés pour l'un ou l'autre de ces gouvernements au cours de la présente année. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Marcil.*
Pas imprimée.

230. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 février 1915, pour copie de tous télégrammes, correspondance, lettres et pétitions concernant la nomination de Alfred Bishop,

VOLUME 28—*Suite.*

comme conducteur des travaux de ferme, ou en toute autre qualité, à la ferme expérimentale de Kentville, N.-E. Présentée le 1er avril 1915.—*M. Kyte*.. ..*Pas imprimée.*

231. Réponse à une adresse, en date du 10 mars 1915, pour copie de toute la correspondance, des télégrammes et autres documents échangés entre le ministère de la Marine et des Pêcheries, le ministère du Service naval et le département de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries de la province de Québec, relativement à la rescision de la prohibition de la pêche au filet dans les eaux des lacs des Deux-Montagnes, Saint-François et Saint-Louis, conformément à l'arrêté ministériel (197) rendu à Ottawa, le jeudi, 28 janvier 1915.—(*Sénat*).. .. ..*Pas imprimée.*

232. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous papiers, lettres, requêtes et autres documents se rapportant à l'établissement d'une route postale rurale entre River-John et Hedgeville, comté de Pictou. Présentée le 3 avril 1915.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

233. Une déclaration venant du consul général de Belgique en Canada touchant la protestation lancée par le gouvernement belge contre l'affirmation de la chancellerie germanique à l'effet que, même dès 1906, la Belgique avait agi à l'encontre de sa propre neutralité en concluant une convention avec la Grande-Bretagne. Présentée par sir Robert Borden, le 5 avril 1915.. .. ..*Imprimée pour les documents parlementaires.*

234. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 11 mars 1915, pour un état indiquant: 1. Combien le gouvernement a-t-il acheté de blé, d'avoine et d'orge en 1914 pour semence à être distribuée dans l'Ouest, indiquant la quantité dans chaque cas. 2. Où ce grain est-il emmagasiné, et quel taux d'emmagasinage le gouvernement paie-t-il. 3. Combien le gouvernement à-t-il payé par boisseau pour l'avoine, l'orge et le blé achetés pour les dites provinces, et quand ce grain a-t-il été acheté. 4. Un contrat a-t-il été donné pour le nettoyage du dit grain, à qui a-t-il été donné et à quel prix.—(*Sénat*)..*Pas imprimée.*

235. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 18 mars 1915, pour: 1. Un état des résultats obtenus, par qualité, de tous les grains entreposés par chacun des élévateurs de tête de ligne à Fort-William et Port-Arthur, du relevé annuel des opérations, pour chacune des années 1912, 1913 et 1914. 2. Un état des différences, soit en plus soit en moins, qui se sont produites en chaque qualité de grain, dans chaque élévateur, pour chacune des dites années 1912, 1913 et 1914. 3. Un état du résultat net des opérations de chacun des dits élévateurs, soit en plus, soit en moins, de chaque qualité de grain, durant ces trois années.—(*Sénat*).. .. ..*Pas imprimée.*

236. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour état indiquant: 1. Quelles quantités de boissons spiritueuses (gallons de preuve), y compris l'ale, les vins et les bières, ont été sorties d'entrepôt à chaque port du Canada entre le 6 et le 21 août 1914. 2. Quelle quantité de cigares, de cigarettes et de tabac a été sortie d'entrepôt à chaque port du Canada, pendant la période précitée. Présentée le 7 avril 1915.—*M. Hughes (King, I.-P.-E.)*.. .. ..*Pas imprimée.*

237. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour état indiquant: 1. Combien de firmes ou de particuliers ont reçu du gouvernement ou de quelqu'un des ministères des commandes pour bonnets de police depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de bonnets de police ont été commandés à chaque firme. 4. Combien de bonnets de police ont été livrés par chaque firme jusqu'à date. 5. Combien de bonnets de police chaque firme a encore à livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces bonnets de police. Présentée le 7 avril 1915.—*M. Murphy.*
Pas imprimée.

238. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 mars 1915, pour copie du rapport du Dr Wm Wakeman sur l'étendue des pertes subies dans la baie des Chaleurs et le golfe Saint-Laurent par suite de la tempête du 5 juin 1914; aussi, un relevé faisant connaître le nombre de réclamations reçues, le nombre de réclamations admises, les noms et adresses des réclamants, les sommes payées à chacun d'eux; aussi, copie des autres documents se rapportant à ce sujet. Présentée le 7 avril 1915.—*M. Marcil*.. .. ..*Pas imprimée.*

239. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, rapports, recommandations, décrets du conseil et autres papiers et documents au sujet des récompenses aux officiers et équipages des steamers *John L. Can* et *Westport III* pour l'héroïsme dont ils ont fait preuve lors du sauvetage des passagers et de l'équipage du steamer *Cobequid* qui a fait naufrage sur le récif Trinity, le 13 janvier 1914. Présentée le 7 avril 1915.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

240. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 mars 1915, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, rapports, etc., se rapportant à la démission de Alexandre Blais, de la ville de Lévis, comme officier de douane à Bradore-Bay, et à la nomination de son ou ses successeurs. Présentée le 7 avril 1915.—*M. Bourassa*.. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

241. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 18 mars 1915, pour un état indiquant toutes les nominations faites au ministère de l'Intérieur dans l'étendue de terrain comprise actuellement dans les divisions de Medicine-Hat et Macleod, donnant les noms, la date de nomination, le mode de nomination, le salaire depuis 1896 jusqu'à cette date. Aussi, les vacances créées par décès, résignation ou démission, donnant les noms, le temps de service, la cause de renvoi dans chaque cas, pendant la même période.—(*Sénat*).
Pas imprimée.

242. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie des accusations portées contre J. Herbert Sweetman, douanier à Port-Daniel-Ouest, Qué., et qui ont amené sa destitution; aussi, copie des accusations portées contre Velson Hone, gardien de phare à Port-Daniel-Ouest, Qué., et qui ont amené sa destitution. Présentée le 8 avril 1915.—*M. Marcil (Bonaventure)*.. .. ..*Pas imprimée.*

243. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour copie de toutes correspondance, recommandations, pétitions et de tous contrats, soumissions et autres papiers et documents se rattachant en quelque manière à l'adjudication du contrat pour le transport des malles entre Guysborough et Erinville, N.-E. Présentée le 8 avril 1915. —*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

244. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 10 mars 1915, pour copie de tous rapports, pétitions, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de W. M. Thomson, maître de poste à Fort-Qu'Appelle, de toutes pétitions demandant sa réinstallation, et de toute correspondance à ce sujet. Présentée le 8 avril 1915.—*M. Thomson (Qu'Appelle)*.. .. ..*Pas imprimée.*

245. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 mars 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et pétitions reçus par le ministère des Postes concernant la demande de soumissions pour le service des malles entre Antigonish et Sherbrooke, lesquelles soumissions ont été ouvertes, ou étaient dues, au ministère des Postes, le 11 décembre dernier; aussi, copie de toutes représentations ou requêtes recommandant la demande de nouvelles soumissions,—ce qui s'est fait au commencement de février dernier. Présentée le 8 avril 1915.—*M. Chisholm (Inverness)*.. ..*Pas imprimée.*

246. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, papiers et autres documents concernant l'établissement projeté d'un service de malle rurale entre Pictou et Saltsprings, comté de Pictou, et les arrangements pour le service actuel entre ces points. Présentée le 8 avril 1915. *M. Macdonald.*
Pas imprimée.

247. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, rapports, recommandations, décrets du conseil et autres documents et papiers se rapportant en quelque manière à l'établissement de routes postales rurales et de livraisons de malles rurales entre Bridgetown et Granville-Ferry, comté d'Annapolis, et plus spécialement copie de tous télégrammes, lettres, rapports, recommandations et documents concernant la fermeture des bureaux de poste de Belle-Ile et d'Upper-Granville, et l'établissement du bureau de poste à Granville-Centre, tous dans le comté d'Annapolis. Présentée le 8 avril 1915.—*M. Macdonald.*
Pas imprimée.

248. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, rapports, requêtes et tous autres documents se rapportant en quoi que ce soit à la ligne de chemin de fer projetée entre Orangedale et Chéticamp. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

249. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 mars 1915, pour copie de tous les documents, enquêtes, rapports, correspondance, etc., se rapportant à l'incendie de certaines bâtisses appartenant à la *Trois Pistoles Pulp and Lumber Company*, et à André Leblond, près de la station Tobin, sur le chemin de fer Intercolonial. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Lapointe (Kamouraska)*.. .. ..*Pas imprimée.*

250. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 18 mars 1915, pour relevé faisant connaître les noms de tous les fonctionnaires, assistants et commis, employés dans les bureaux du chemin de fer à Moncton, N.-B., et le salaire respectif de chacun d'eux; aussi, les noms des fonctionnaires antérieurement employés dans ces bureaux qui ont quitté le service et reçoivent une allocation de pension et le chiffre de la pension que chacun d'eux reçoit. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Copp*.. .. ..*Pas imprimée.*

251. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 mars 1915, pour relevé faisant connaître les noms de toutes les personnes de qui ont été achetés des terrains ou propriétés pour des fins de droit de passage ou de stations en rapport avec l'embranchement de l'Intercolonial allant de Dartmouth à Dean-Settlement; la quantité de terrain ainsi acquise, et le prix versé,—depuis la date de la dernière réponse à ordre (n° 128) déposée devant la Chambre à sa dernière session régulière. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

252. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 17 mars 1915, pour copie de tous décrets du conseil, arrangements, correspondance, lettres, etc., concernant l'affermage ou le transfert de l'embranchement Windsor, de l'Intercolonial, au chemin de fer du Pacifique-Canadien. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Maclean (Halifax)* . . . . *Pas imprimée.*

253. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour copie de toutes pétitions et correspondance et de tous rapports d'ingénieurs ou autres personnes, en la possession du ministère des Chemins de fer et des Canaux, au sujet de la construction d'un chemin de fer dans le comté de Guysborough, N.-E. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Sinclair* . . . . *Pas imprimée.*

254. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 10 mars 1915, pour copie de toutes lettres et correspondance, échangées entre D. McDonald, surintendant de l'Intercolonial, de Lévis, P. Brady, surintendant général, à Moncton, et autres officiers de la compagnie, et Théophile Bélanger, voyageur de commerce, de Montréal, et de tous rapports concernant la réclamation de ce dernier contre l'Intercolonial pour retard dans le transport de ses bagages de Drummondville à Matapédia en mai 1913. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Ehteir* . . . . *Pas imprimée.*

255. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres, minutes d'enquête et autres documents concernant la destitution de Isaac Arbuckle, contremaître des charpentiers de l'Intercolonial, à Pictou, et la nomination de Alex. Talbot, à l'emploi vacant. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

256. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour copie de tous télégrammes, correspondance, lettres, de la part de qui que ce soit, échangés avec le ministère des Chemins de fer et des Canaux, ou F. P. Gutelius, gérant général de l'Intercolonial, ou tout autre fonctionnaire de cette voie ferrée, au sujet des taux de transport de marchandises sur cette partie du Transcontinental dans la province du Nouveau-Brunswick;—aussi, en rapport avec l'enlèvement du raccordement en Y à Wapske, dans le comté de Victoria, entre le dit Transcontinental et le Pacifique-Canadien à cet endroit. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Carvell* . . . . *Pas imprimée.*

257. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1915, pour copie de tous télégrammes, contrats, lettres, correspondance et autres documents se rapportant à l'exploitation par l'Intercolonial du chemin de fer *St. John Valley,* ainsi qu'il est communément désigné, depuis le 1er juillet dernier,—et de toutes lettres, correspondance, etc., échangées avec le ministère des Chemins de fer et des Canaux, ou avec F. P. Gutelius ou tout autre fonctionnaire de l'Intercolonial. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

258. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour copie de tous mémoires, requêtes, lettres, télégrammes, communications et rapports touchant la construction d'une route conduisant au nouveau quai, à Sackville, N.-B.—aussi, concernant la construction d'un tronçon ou d'une voie subsidiaire, à Sackville, reliant l'Intercolonial et le dit quai. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Copp* . . . . *Pas imprimée.*

259. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 mars 1915, pour copie de toute correspondance échangée entre le ministère ou un fonctionnaire quelconque du gouvernement ou toute autre personne au sujet de l'établissement de colons sur des homesteads de la réserve boisée de la Montagne-du-Canard, et aussi de la preuve faite dans l'enquête conduite par l'inspecteur Cuttle au sujet de l'octroi d'inscriptions de homesteads sur la dite réserve boisée. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Martin (Régina)* . . . *Pas imprimée.*

260. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour relevé faisant connaître: 1. A combien de firmes ou de particuliers le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses ministères, a donné des commandes de chemises de flanelle, depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de chemises de flanelle ont été commandées à chaque firme. 4. Combien chaque firme en a livrées jusqu'à ce jour. 5. Combien chaque firme doit encore en livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces chemises de flanelle. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Carroll* . . . . . . *Pas imprimée.*

260*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour état indiquant: 1. A combien de firmes ou de particuliers le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses ministères, a donné des commandes de chemises de coton, depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de chemises de coton ont été commandées à chaque firme. 4. Combien chaque firme en a livrées jusqu'à ce jour. 5. Combien chaque firme doit encore en livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces chemises de coton. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Chisholm (Antigonish)* . . . . . . *Pas imprimée.*

260*b*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour relevé faisant connaînaître: 1. A combien de firmes ou de particuliers le gouvernement ou l'un ou l autre de

VOLUME 28—*Suite.*

ses ministères, a donné des commandes de chemises de service, depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de chemises de service ont été commandées à chaque firme. 4. Combien chaque firme en a livrées jusqu'à ce jour. 5. Combien chaque firme doit encore en livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces chemises de service. Présentée le 10 avril 1915.—*M. Carroll*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

260c. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour état indiquant: 1. A combien de firmes ou de particuliers le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses ministères, a donné des commandes de chemises d'hiver, depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de chemises d'hiver ont été commandées à chaque firme. 4. Combien de firmes en a livrées jusqu'à ce jour. 5. Combien chaque firme doit encore en livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces chemises d'hiver. Présentée le 12 avril 1915.—*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

261. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 mars 1915, pour état indiquant: 1. Quels médicaments ou autres articles ont été achetés depuis le 1er août par le gouvernement ou quelqu'un des ministères, de M. T. A. Brownlee, d'Ottawa. 2. Quelles quantités de ces articles ont été achetées de lui, et quels ont été les prix payés. 3. Si le gouvernement ou quelqu'un des ministères a préparé une liste de prix pour démontrer ce qui constitue un prix équitable et raisonnable pour les articles ainsi achetés. 4. Si on a contrôlé avec soin les articles achetés pour s'assurer qu'un prix honnête et raisonnable a été imposé. 5. Quelle est la valeur totale des articles livrés par M. T. A. Brownlee jusqu'à date. 6. Quelle est la valeur totale des articles commandés à M. T. A. Brownlee, mais qui jusqu'à présent n'ont pas été livrés. Présentée le 9 avril.—*M. Kyte.* *Pas imprimée.*

262. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour relevé faisant connaître: 1. A combien de firmes ou particuliers le gouvernement ou quelqu'un des ministères a acheté des havresacs, depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont leurs noms. 3. Combien de havresacs ont été commandés à chaque firme. 4. Quel nombre chaque firme a livré jusqu'à date. 5. Quel nombre chaque firme a encore à livrer. 6. Quel est le prix payé à chaque firme pour ces havresacs. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Kyte*..*Pas imprimée.*

263. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 mars 1915, pour sommaire faisant connaître: 1. Quels sont les médicaments ou autres articles qui ont été achetés depuis le 1er août par le gouvernement ou quelqu'un des ministères, de M. S. J. Stevenson ou de la pharmacie Waverley. 2. Quelles quantités de ces articles ont été achetées de lui, et quels ont été les prix payés. 3. Si le gouvernement ou quelqu'un des ministères a préparé une liste de prix pour démontrer ce qui constitue un prix équitable et raisonnable pour les articles ainsi achetés. 4. Si on a contrôlé avec soin les articles achetés pour s'assurer qu'un prix honnête et raisonnable a été imposé. 5. Quelle est la valeur totale des articles livrés par M. Stevenson ou la pharmacie Waverley jusqu'à date. 6. Quelle est la valeur totale des articles commandés à M. S. J. Stevenson ou la pharmacie Waverley. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

264. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour état indiquant: 1. A combien de firmes ou de particuliers le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses ministères, a donné des commandes de sous-vêtements, depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de sous-vêtements ont été commandés à chaque firme. 4. Combien chaque firme en a livrés jusqu'à ce jour. 5. Combien chaque firme doit encore en livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces sous-vêtements. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

265. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 mars 1915, pour état indiquant: 1. Quels médicaments ou autres articles ont été achetés depuis le 1er août par le gouvernement ou quelqu'un des ministères, de M. W. B. McDonald, d'Ottawa. 2. Quelles quantités de ces articles ont été achetées de lui, et quels ont été les prix payés. 3. Si le gouvernement ou quelqu'un des ministères a préparé une liste de prix pour démontrer ce qui constitue un prix équitable et raisonnable pour les articles ainsi achetés. 4. Si on a contrôlé avec soin les articles achetés pour s'assurer qu'un prix honnête et raisonnable a été imposé. 5. Quelle est la valeur totale des articles livrés par M. W. B. McDonald jusqu'à date. 6. Quelle est la valeur totale des articles commandés à M. W. B. McDonald, mais qui jusqu'à présent n'ont pas été livrés. Présentée le 9 avril 1915.—*M. Carroll*.. .. ..*Pas imprimée.*

266. Rapport de Thomas R. Ferguson, commissaire chargé de s'enquérir de certaines questions touchant la réserve des Indiens du Sang et l'acquisition de certaines propriétés des sauvages par MM. James A. Smart, Frank Pedley et William J. White, ainsi que la preuve faite au cours de la dite enquête. Présentée par l'honorable M. Coderre, le 10 avril 1915.. .. ..*Pas imprimé.*

267. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 17 mars 1915, pour copie de toutes pétitions, lettres, documents, etc., échangés entre des personnes dans la province de la Nouvelle-Ecosse et le ministère du Commerce, depuis le 1er août dernier, concernant les taux exigés par des steamers subventionnés pour le transport des marchandises sur l'océan Atlantique. Présentée le 10 avril 1915.—*M. Maclean (Halifax)*..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

268. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 février 1915, pour copie du rapport de l'enquête faite vers le 1er juin 1914 par R. T. Ferguson, à titre de commissaire spécial, sur la répartition des homesteads dans la région retranchée de la réserve forestière de la Montagne-du-Dauphin en 1908 ou vers cette époque.—Présentée le 10 avril 1915.—*M. Cruise*. . . . . *Pas imprimée.*

269. Copie du décret du conseil, en date du 6 avril 1915, pour règlements concernant les chalutiers à vapeur quittant des ports sur le littoral atlantique du Canada. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 10 avril 1915. . . . . *Pas imprimée.*

270. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 février 1915, pour copie de toutes soumissions se rapportant à la fourniture de bois de service au ministère de la Milice pour les camps d'entraînement à Medicine-Hat et à Calgary, et copie des factures des matériaux fournis. Présentée le 12 avril 1915.—*M. Buchanan*. . . . . *Pas imprimée.*

271. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 17 mars 1915, pour copie de toute correspondance et de tous rapports concernant l'achat de 25,000 pelles d'un modèle spécial, mentionnées dans le décret du conseil n° 2302, en date du 4 septembre 1914, à la page 38 du mémoire relatif aux opérations du ministère de la Milice et de la Défense, et aussi concernant tous nouveaux achats des dites pelles. Présentée le 12 avril 1915.—*M. Hughes (King, I.-P.-E.)*. . . . . *Pas imprimée.*

272. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 mars 1915, pour état donnant les noms des personnes qui ont acheté les chevaux vendus à l'enchère à Valcartier, et le prix payé pour chaque cheval. Présentée le 12 avril 1915.—*M. Kay*. . . . . *Pas imprimée.*

273. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 février 1915, pour sommaire faisant connaître si le gouvernement a, à une date quelconque, loué à la ville de Shelburne, N.-E., un terrain connu sous le nom de propriétés des casernes, et situé près de cette ville, et, s'il en est ainsi, quels sont la date, le prix de location et la durée du bail ; si ce bail est encore en vigueur ; si le gouvernement a vendu une partie du bois debout se trouvant sur ce terrain, et, s'il en est ainsi, quand, à qui et à quel prix ce bois a été vendu ; quel délai a été fixé à l'acquéreur pour débarrasser le terrain du bois ainsi acheté ; quelle est la moindre dimension à la souche de ce bois ; si le gouvernement a, à quelque époque que ce soit, fait faire une inspection suffisante par un inspecteur de bois de coupe compétent, et, s'il en est ainsi, qui a fait cette inspection, et quand elle a été faite ; si on a annoncé publiquement la vente du bois marchand qui se trouvait sur cette propriété, et si on a demandé des soumissions ; si on a donné aux autres personnes qui auraient pu désirer se porter acquéreurs de ce bois la moindre occasion favorable de le faire ; si on a reçu d'autres offres ; si, avant la vente, on a donné avis à la ville de Shelburne, et, dans l'affirmative, à quelle date ; quelle quantité de bois marchand le gouvernement comptait se trouver sur ce lopin de terre ; quelles mesures le gouvernement se propose de prendre en vue de s'assurer de la quantité de bois abattu sur cette propriété ; si le gouvernement sait que du bois est actuellement abattu sur cette propriété par une personne ou firme qui coupe du bois marchand sur une propriété privée contiguë à ce lopin de terre ; quelles mesures sont prises par le gouvernement afin de s'assurer que le bois abattu sur le lopin de terre en question soit séparé du bois abattu sur la propriété contiguë, afin de pouvoir connaître exactement les quantité et mesure du premier de ces bois, et si le gouvernement produira une copie de toute la correspondance, des rapports des inspecteurs de bois de coupe et des contrats en rapport avec la vente de ce bois. Présentée le 12 avril 1915.—*M. Law*. . . . . *Pas imprimée.*

274. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 11 février 1915, pour copie de tous télégrammes, correspondance, décrets du conseil, requêtes et tous autres documents, en rapport avec le renvoi d'office d'Edward N. Higginbotham, maître de poste à Lethbridge, Alta. Présentée le 13 août 1915.—*M. Buchanan.* *Pas imprimée.*

275. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 10 mars 1915, pour copie de toutes correspondances, requêtes et autres documents se rapportant à la destitution de Emile Cyr, comme maître de poste de Saint-Hermas, comté des Deux-Montagnes. Présentée le 13 avril 1915.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . . *Pas imprimée.*

276. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 avril 1915, pour état indiquant : 1. Quels sont les courriers pour la malle rurale dans le comté de Chicoutimi et Saguenay. 2. Quels sont les salaires de chacun des dits courriers et le trajet qu'ils ont à parcourir. 3. Quels sont les courriers de malle rurale pour la paroisse de Saint-Prime et pour la paroisse de Saint-Louis de Metabetchouan, et leur salaire respectif. Présentée le 13 avril 1915.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. *Pas imprimée.*

277. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 mars 1915, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, rapports, etc., se rapportant à la réclamation de Télesphore Paradis, de la ville de Lévis, et résultant de l'incendie de ses quais et moulins qui aurait été allumé par une locomotive de l'Intercolonial. Présentée le 14 avril 1915.—*M. Bourassa*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

278. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 avril 1915, pour état indiquant: 1. Le nombre d'employés en rapport avec l'administration des postes à Trois-Rivières, le 21 septembre 1911, et le montant des salaires payés par an, à cette date, pour ce service. 2. Le nombre d'employés en rapport avec l'administration des postes à Trois-Rivières, à cette date, et le montant des salaires payés par an pour ce service. 3. Le nombre d'employés au département des Douanes, pour le district de Trois-Rivières, le 21 septembre 1911, et le montant des salaires payés par an pour ce service. 4. Le nombre d'employés au département des Douanes, pour le district de Trois-Rivières, à cette date, et le montant des salaires actuellement payés par an pour ce service. 5. Le nombre d'employés au département du Revenu de l'Intérieur, pour le district de Trois-Rivières, le 21 septembre 1911, et le montant des salaires payés par an pour ce service. 6. Le nombre d'employés, à cette date, au département du Revenu de l'Intérieur, pour le district de Trois-Rivières, et le montant des salaires payés par an pour ce service. 7. Le nombre d'employés et le montant de salaires payés pour les travaux du Saint-Maurice, dans le comté de Champlain, en l'année 1911-1912. 8. Le nombre d'employés et le montant de salaires payés par an, pour les travaux sur le Saint-Maurice, dans le comté de Champlain, depuis 1911-1912. 9. Si les employés du gouvernement dont les noms suivent ont eu congé les 26 et 27 novembre 1914, et les 4 et 5 janvier 1915: Wildé Lavallée, Pierre Thivierge, Joseph Paquin, père, Joseph Paquin, fils, Athanase Gélinas, commis. 10. Dans ce cas, à la demande de qui et pour quelles raisons. 11. Si ces journées ont été retranchées du salaire de ces employés. Présentée le 13 avril 1915.—*M. Bureau.*
Pas imprimée.

279. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1915, pour copie de tous les documents se rapportant au transfert, de Flat-Lands à New-Mills, N.-B., du vivier à saumon; aussi, de tous les rapports au sujet du maintien de ce vivier, avec un état détaillé des déboursés et frais encourus par ce transport, par l'installation et le maintien du nouveau vivier. Présentée le 13 avril 1915.—*M. Marcil*.. .. ..*Pas imprimée.*

280. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 3 février 1913, pour copie de tous arrêtés du conseil, lettres, télégrammes, rapports, pétitions et autres papiers et documents dans le département de la Marine et des Pêcheries ou tout autre département du gouvernement concernant l'octroi de licences pour la mise en conserve du homard et datées du 1er janvier 1912 jusqu'au 25 janvier 1913. Présentée le 13 avril 1913.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

281. Rapport de Thomas R. Ferguson, C.R., commissaire chargé de faire une enquête sur toutes les matières relatives, ou se rattachant à la demande (même si cette demande n'a pas été accordée ou est encore en instance) d'achat, de location, de concession, d'échange ou autre aliénation de quelque nature que ce soit, depuis le premier jour de juillet 1896, des: (*a*) terres fédérales; (*b*) terres à bois et à mines, droits et privilèges miniers, y compris terres et concessions minières de houille, de pétrole et de gaz, terrains et terres affectés à l'irrigation, et coupe de bois sur les terres de l'Etat; (*c*) forces et privilèges hydrauliques; (*d*) terres et réserves des sauvages; sous l'autorité directe ou présumée des lois des terres fédérales et de la loi de l'irrigation, ou d'autres lois du Parlement du Canada,—et sur les actes de toute personne ou corps incorporé par rapport aux matières ci-dessus mentionnées. Présenté par l'honorable M. Coderre, le 13
Pas imprimé.

282. Rapport et témoignages dans l'affaire connue sous la désignation de: "Concessions forestières 550½ et 528, Howard Douglas, R. E. A. Leech, D. J. McDonald et autres". Présentés par l'honorable M. Coderre, le 13 avril 1915.. .. ..*Pas imprimés.*

283. Rapport et témoignages dans l'affaire connue sous la désignation de: "La *Kananaskis Coal Company, Limited,* Howard Douglas, George E. Hunter, Walter Garrett et autres". Présentés par l'honorable M. Coderre, le 13 avril 1915.. .. ..*Pas imprimés.*

284. Rapport et témoignages dans l'affaire connue sous la désignation de: "Réserve des Gens-du-Sang et Frank Pedley". Présentés par l'honorable M. Coderre, le 13 avril 1915.
Pas imprimés.

285. Rapport et preuve dans l'affaire connue sous la désignation de *Southern Alberta Land Co., Ltd.,* et *Grand Forks Cattle Co.,* J. D. McGregor, Arthur Hitchcock et autres. Présentés par l'honorable M. Coderre, le 13 avril 1915.. .. ..*Pas imprimés.*

286. Rapport et preuve dans l'affaire connue sous la désignation de *The Bulletin Company, Ltd.,* l'honorable Frank Oliver et la *Grand Trunk Pacific Railway Company.* Présentés par l'honorable M. Coderre, le 13 avril 1915.. .. ..*Pas imprimés.*

287. Rapport et preuve dans l'affaire connue sous la désignation de *Aylwin Irrigation Tract,* E. A. Robert et J. D. McGregor. Présentés par l'honorable M. Coderre, le 13 avril 1915.. .. ..*Pas imprimés.*

288. Rapport et preuve dans l'affaire connue sous la désignation de *Timber Berths 1107 et 1108,* W. H. Nolan, A. W. Fraser et J. G. Turriff. Présentés par l'honorable M. Coderre, le 13 avril 1915.. .. ..*Pas imprimés.*

VOLUME 28—*Suite.*

289. Rapport et preuve dans l'affaire connue sous la désignation de *Grazing Ranch No. 2422,* J. G. Turriff, A. J. Adamson et J. T. McGregor. Présentés par l'honorable M. Coderre, le 13 avril 1915 . . . . *Pas imprimés.*

290. Rapport et preuve dans l'affaire connue sous la désignation de Craven Dam, Walter Scott, lieutenant-gouverneur Brown et J. G. Turriff. Présentés par l'honorable M. Coderre, le 13 avril 1915 . . . . *Pas imprimés.*

291. Copies certifiées des rapports du comité du Conseil privé, nos 1109 et 1589, approuvés par Son Excellence l'Administrateur les 10 mai 1913 et 27 juin 1913, respectivement, *re* nomination de Thomas R. Ferguson, C.R., comme commissaire chargé de faire une enqutêe et rapport sur tout ce qui concerne l'aliénation, quelle qu'en soit la nature, depuis le premier jour de juillet 1896, des: (*a*) terres fédérales; (*b*) terres à bois et à mines, droits et privilèges miniers, y compris terres et concessions minières de houille, de pétrole et de gaz, terrains et terres affectés à l'irrigation, et coupe de bois sur les terres de l'Etat; (*c*) forces et privilèges hydrauliques; (*d*) terres et réserves des sauvages. Présentées par sir Robert Borden, le 13 avril 1915 . . . . *Pas imprimées.*

292. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 mars 1915, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, accusations, correspondance, etc., se rapportant à la destitution de Joseph Day, à Little-Bras-d'Or, dans les comtés de Cap-Breton-Nord et Victoria; témoignages entendus et rapports de l'enquête tenue par M. H. B. Duchemin en cette matière, et état détaillé des dépenses de cette enquête. Présentée le 14 avril 1915. *M. McKenzie* . . . . *Pas imprimée.*

293. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 30 mars 1915, pour la production des noms des compagnies fiduciaires qui se sont jusqu'à présent conformées aux prescriptions de l'article 69 de la loi des compagnies fiduciaires, 1914, et de toute correspondance s'y rapportant.—(*Sénat*) . . . . *Pas imprimée.*

294. Rapport de R. A. Pringle, C.R., commissaire nommé pour s'enquérir des accusations de corruption et de fraude dans le cas de contrats pour la construction de certaines salles d'exercice dans la province de l'Ontario, ainsi que la preuve faite à la dite enquête. Présenté par sir Robert Borden, le 14 avril 1915 . . . . *Pas imprimé.*

295. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour: 1. Relevé complet et description de tous les terrains dont le gouvernement a pris possession pour le camp de Valcartier. 2. Copie de tous les titres du gouvernement en ce qui concerne ces terrains, soit par voie d'expropriation, d'achat ou autrement. 3. Relevé détaillé de toutes les sommes réclamées et non encore soldées, soit pour terrains, soit pour dommages. 4. Relevé détaillé de toutes les sommes payées soit pour terrains, soit pour dommages. Présentée le 15 avril 1915.—*Sir Wilfrid Laurier* . . . . *Pas imprimée.*

296. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, pour: 1. Un état indiquant toutes les nominations faites au ministère des Douanes dans l'étendue de terrain comprise actuellement dans les divisions de Medicine-Hat et Macleod, donnant les noms, la date de la nomination, le mode de nomination, le salaire depuis 1896 jusqu'à cette date. 2. Aussi, les vacances créées par décès, résignation ou démission, donnant les noms, le temps de service, la cause de renvoi dans chaque cas, pendant la même période.—(*Sénat*) . . . . *Pas imprimée.*

297. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, pour faire produire copie de toutes lettres échangées entre le ministre de la Marine et des Pêcheries ou son département et l'inspecteur des pêcheries au Lac-au-Boulanger, province du Nouveau-Brunswick, ainsi que copie de toutes réclamations faites par cet inspecteur et des paiements auxquels ces réclamations ont donné lieu.—*(Sénat* . . . . *Pas imprimée.*

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

Pour l'exercice commencé le 1er avril 1913, et clos le 31 mars 1914

Soumis conformément aux dispositions des Statuts Revisés du Canada, chapitre 35, article 33.

(Traduit de l'anglais)

IMPRIME PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1915

[N° 20—1915.]

Au Feld-Maréchal, Son Altesse Royale le prince Arthur William Patrick Albert, Duc de Connaught et de Strathearn, Chevalier de l'Ordre très illustre de la Jarretière, Chevalier de l'Ordre très ancien et très illustre du Chardon, Chevalier de l'Ordre très illustre de Saint-Patrice, etc., etc., etc., gouverneur général et généralissime du Canada.

PLAISE À VOTRE ALTESSE ROYALE,—

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Altesse Royale le rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada pour le dernier exercice commencé le 1er avril 1913 et clos le 30 juin 1914.

F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

TABLE DES MATIÈRES.

Rapport du Sous-Ministre.

ANNEXES.

Partie I. Rapport du comptable en chef du ministère.

II. Rapport du secrétaire légiste du ministère, comprenant:—
Conventions pour construction de chemins de fer.
Entreprises adjugées.
Forces hydrauliques et autres propriétés publiques louées.
Propriétés transportées.
Dommages remis.

III. Rapport du gérant général des chemins de fer de l'Etat et d'autres fonctionnaires.
Rapport de la commission des chemins de fer de l'Etat concernant le fonds de prévoyance.

IV. Rapport de l'ingénieur en chef de la division ouest du chemin de fer National Transcontinental.

V. Rapport du conseil des ingénieurs, pont de Québec.

VI. Rapport de l'ingénieur en chef du ministère, des ingénieurs surindants et des surintendants des canaux.

VII. Dessins graphiques des écluses.
Lignes des canaux et dimensions des écluses.

VIII. Divers.
Intercolonial, longueur.
Embranchement Windsor, longueur.
Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, longueur.
Relevé du trafic annuel sur les chemins de fer de l'Etat.
Dates de clôture et d'ouverture des canaux, saisons de 1913.
Etat comparatif du fret des canaux, saisons de 1912 et 1913.

XI. Subventions de chemins de fer, lois relatives aux.

X. Photographies et plans.

CARTES.

1. Carte générale du Canada.
2. Parties nord de la Colombie-Britannique et de l'Alberta.
3. Parties sud de la Colombie-Britannique et de l'Alberta.
4. Manitoba et partie de la Saskatchewan.
5. Ontario et Manitoba.
6. Ontario et Québec.
7. Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick, Ile-du Prince-Edouard et partie de Québec.
8. Canal du Sault-Sainte-Marie.
9. Canal Welland.
10. Trent et Murray.
11. Saint-Laurent, Ottawa, Rideau et Richelieu.

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR

L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1913.

A l'honorable F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice terminé le 31 mars 1914.

Les rapports annuels des ingénieurs, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et des canaux et ceux d'autres fonctionnaires du ministère se trouvent dans les annexes. Ils comprennent le rapport de l'administrateur général des chemins de fer de l'Etat; le rapport de l'ingénieur en chef de la division ouest du chemin de fer Transcontinental; le rapport du président de la commission des ingénieurs du pont de Québec et le rapport de l'ingénieur en chef du ministère.

Dans la partie I se trouvent des relevés, du comptable du ministère, indiquant les sommes dépensées pendant le dernier exercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers ouvrages placés sous le contrôle de ce ministère; aussi des relevés indiquant les dépenses totales faites sur chaque canal depuis sa construction et sur chacun des chemins de fer de l'Etat; ainsi qu'un état des sommes payées chaque année aux chemins de fer subventionnés et les chiffres totaux des subventions payées.

Dans la partie II se trouvent les rapports du secrétaire légiste du ministère relativement aux conventions et aux entreprises adjugées durant l'année.

SOMMAIRE GENERAL.

Au cours des douze mois du dernier exercice 1913-14, les dépenses effectuées par le ministère ou par son entremise pour ses différents travaux d'exploitation, d'entretien et de construction, tant en ce qui concerne les chemins de fer que les canaux, et pour aider davantage, au moyen de subvention accordées en vertu de crédits spécifiques octroyés par le Parlement, à des entreprises de chemins de fer dans différentes parties du Canada, autres que les voies ferrées de l'Etat, se décomposent comme suit:—

Les dépenses totales relatives aux chemins de fer se sont élevées à $57,240,981.57, dont $21,646,095.15 ont été portés au compte du capital, $13,570,525.45 à celui du revenu et $19,420,255.36 à celui des recettes.

Les dépenses de chemin de fer portées au compte du capital comprennent $4,329,-694.68 pour le chemin de fer Intercolonial, $129,574.95 pour le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, $12,670,108.27 pour la division est (de Moncton à Winnipeg), du chemin de fer Transcontinental National, qu'une commission est en voie de construire, $4,498,717.25 pour le chemin de fer de la Baie-d'Hudson et $2,604,105.61 pour le pont de Québec.

Les dépenses de chemins de fer portées au compte des recettes comprennent un total de $19,036,236.77, payés en subventions à des chemins de fer autres que les voies ferrées de l'Etat et $263,606.89 pour la Commission des chemins de fer du Canada.

Les dépenses du chemin de fer Intercolonial se sont chiffrées par $17,196,943.68, savoir, $4,329,694.68 pour le compte du capital et $12,867,249 pour le compte du revenu (frais d'exploitation). Les dépenses relatives à l'entretien de l'embranchement de Windsor ont atteint $26,486.98. Elles ont été portées au compte du revenu.

Les dépenses totales relatives au chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard se sont élevées à $700,990.32, dont $129,574.95 ont été portés au compte du capital et $571,415.27 à celui du revenu.

Les dépenses des canaux se sont totalisées par $4,583,558.85, dont $2,829,661.34 ont été portés au compte du capital, $389,284.75 à celui des recettes, $745,220.81 à celui du personnel et $619,391.95 à celui des réfections. Les deux derniers montants ont été imputés sur le revenu.

En ajoutant aux chiffres ci-dessus la somme de $5,671.08 pour les dépenses diverses, communes aux deux divisions, le total des dépenses relatives aux chemins de fer et canaux ont été de $61,830,211.50 pour l'exercice.

Le revenu total provenant des chemins de fer et des canaux de l'Etat s'est chiffré par $13,774,505.43. Sur ce montant, les chemins de fer ont rapporté $13,394,317.37, les canaux $380,188.06* la somme de $259,277.01 provenant des loyers des forces hydrauliques et autres propriétés.

Les dépenses totales de l'Etat pour les chemins de fer, avant et depuis la Confédération (1er juillet 1867) jusqu'au 31 mars 1914, s'élèvent, au compte du capital, à $328,265,788.28. Elles comprennent les dépenses relatives au pont de Québec, la somme de $25,000,000 octroyée à la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien pour sa ligne principale, ainsi que $660,683.09, dépensés pour le chemin de fer d'Annapolis et de Digby. En outre, il a été dépensé, à même le fonds consolidé, un total de $277,062,106.49, comprenant les frais d'exploitation des chemins de fer de l'Etat et $67,566,152.69 octroyés en subvention à d'autres chemins de fer que la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien, soit une dépense totale de $605,327,894.77. Sur ce montant, la somme de $13,881,460.65 a été dépensée avant la Confédération, savoir, $10,766,725.54 pour la construction de parties de ce qui est actuellement le réseau du chemin de fer Intercolonial et $3,114,735.11 pour la construction du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

Les dépenses totales de l'Etat relatives aux canaux, effectuées avant et depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 31 mars 1914, s'élèvent à $106,981,780.76, au compte du capital. Sur ce chiffre, $20,593,886.13 ont été dépensés avant la Confédération. A

* Par décret du conseil du 22 juin 1905, les péages ont été abolis pour le passage des navires et des marchandises sur tous les canaux du Canada. Pour les besoins de la statistique, il est cependant tenu compte de ces péages, et la compilation des résultats est donnée dans un rapport distinct publié par le ministère.

même le fonds consolidé, pour l'exploitation, l'entretien et les réparations, elles se chiffrent par $35,909,857.60, soit un total de $142,891,638.36.

Les dépenses totales pour les deux divisions des chemins de fer et des canaux, jusqu'au 31 mars 1914, sont, ainsi qu'indiqué ci-dessus, de $748,219,533.13. En ajoutant à cette somme $830,659.15 pour les dépenses générales relatives aux deux divisions, le grand total des dépenses atteint $749,050,192.28.†

Le revenu total perçu depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 31 mars 1914 s'élèvent à $194,277,273.89 pour les chemins de fer de l'Etat, et à $15,329,362.83 pour les canaux, soit un total de $209,606,636.72.

On trouvera des détails en tableaux montrant les catégories et indications des dépenses et recettes dans les états du comptable du ministère imprimés dans les annexes, Partie I.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT EN SERVICE.

Les chemins de fer de l'Etat sont: le chemin de fer Intercolonial, l'embranchement de Windsor (entretien seulement, et affermé pour l'exploitation), et le chemin de fer de l'Ile-du-PrinceEdouard.

Le " Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat ", qui était chargé de l'exploitation de ces chemins de fer depuis le 1er avril 1909, a été aboli par un décret de l'exécutif en date du 5 mai 1913. La surintendance et la direction de ces lignes a été remise entre les mains d'un "Administrateur général des chemins de fer de l'Etat ", poste auquel fut nommé M. F. P. Gutelius dont l'entrée en fonctions date du 1er mai 1913.

On trouvera des détails sur ces chemins de fer et leur service aux annexes, partie III, contenant les rapports de l'administrateur général des chemins de fer de l'Etat et des fonctionnaires de ces lignes.

Les opérations du chemin de fer Intercolonial ont résulté en un profit de $179,-362.78. Cependant, à la clôture de l'exercice, cette somme a été transportée au compte du renouvellement du matériel et elle a été dépensée comme partie des frais d'exploitation, portant leur total à $12,867,249, montant auquel il faut ajouter $11,300, payés sous le chef de crédits spéciaux, à titre d'indemnités de commisération, élevant le total à $12,878,549. Les recettes totales se sont chiffrées par $12,878,549.

Les frais d'entretien de l'embranchement de Windsor se sont élevés à $26,486.98, la part de l'Etat dans les recettes créditées à la division ont été de $61,517.52, laissant un profit de $35,030.54.

Les frais d'exploitation du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard ont atteint $571,415.37; les recettes se sont élevées à $409,616.74, soit un déficit de $161,798.63.

---

† Cette somme ne comprend pas le paiement annuel de $119,700 au gouvernement provincial de Québec, soit l'intérêt à 5 pour 100 sur la somme de $2,394,000 jusqu'à 1905, sous l'empire de la 47e Vic., ch. 8 (1884), non plus que le paiement annuel de $107,730, soit l'intérêt au taux de 4½ pour 100 depuis 1905, inclusivement, sur la dite somme de $2,394,000, pour la ligne entre Ottawa, et Québec, laquelle somme a été transférée à la dette publique comme passif, et est sous l'administration du ministère des Finances. (Voir les comptes publics 1893—4, page 10, et 1906, page 79.)

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Ce chemin de fer s'étend du littoral de l'Atlantique à partir des ports de Halifax, Saint-Jean, Sydney et Sydney-Nord jusqu'à Montréal.

Le 1er mars 1898, les opérations de l'Intercolonial, dont la limite occidentale était auparavant à Lévis, en face de Québec, ont été prolongées jusqu'à Montréal au moyen de baux passés avec les compagnies de chemin de fer du Grand-Tronc et du comté de Drummond, ajoutant ainsi un parcours de 169·81 milles à l'exploitation du chemin de fer de l'Etat.

Le contrat d'affermage pour une part de moitié indivise, conclu entre la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, et daté du 1er février 1898, a été confirmé, avec modification, par la loi 62-63 Vic., chap. 5 (1899). Il s'applique au parcours entre la station de Sainte-Rosalie et la ville de Montréal, avec tête de ligne en cette ville, ainsi qu'à la jonction de Jacques-Cartier, au pont des Chaudières et ses abords, et à l'usage du pont Victoria, sur le Saint-Laurent, en amont de Montréal. Ce contrat est pour un terme de 99 ans à compter du 1er mars 1898, renouvenable à perpétuité pour d'autres termes de 99 ans. Le prix annuel du loyer est fixé à $140,000.

Sous l'autorité de la loi 62-63 Victoria, chap. 6 (1899), l'Etat a fait l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond depuis Chaudière jusqu'à Sainte-Rosalie, ainsi que de l'embranchement de Saint-Léonard à Nicolet. Le transport a été exécuté par acte daté du 7 novembre 1899.

Le 1er octobre 1904, l'Etat a acheté le chemin de fer Canada-Eastern, de Gibson à Loggieville, 123·67 milles, et il a racheté, le 19 avril 1905, le pont de Frédéricton et St-Mary et des terrains contigus, 1·33 mille.

En septembre 1911, l'embranchement d'une longueur de 12·52 milles, de Ferrona-Junction à Sunny-Brae, a été acquis et mis en exploitation. La longueur de la ligne principale du chemin de fer est de 1,457·77 milles et il y a double voie sur 26·09 milles de cette ligne. Il y a 134·37 milles de voies de raccordement, et les autres voies de raccordement et de garage des parcs, ont une longueur totale de 347·59 milles.

ETATS FINANCIERS.

DÉPENSES AU COMPTE DU CAPITAL.

Pendant l'exercice clos le 31 mars 1914, les dépenses portées au compte du capital se sont chiffrées par $4,331,999.88. Il y a des sommes inscrites au crédit, sélevant à $2,305.20, ce qui porte à $4,329,694.68 les dépenses nettes de l'exercice et à $101,467,-501.85 les dépenses totales portées au compte du capital pour tout le chemin de fer, tel que fusionné sous l'empire des lois 54-55 Vic., chap. 50 (1891), et 62-63 Vic., chap. 5 et 6 (1899), ainsi que le chemin de fer Canada-Eastern, acquis par l'Etat.

Les principaux chefs de dépenses portés au compte du capital au cours de l'exercice se répartissent comme suit (en omettant les cents): nouvelles installations de la tête de ligne à Halifax, $1,033,834; matériel roulant, $993,380; renforcement de ponts, $134,582; agrandissement des installations et machines à Halifax, $107,485; ateliers de locomotives et de wagons avec matériel à Moncton, $132,170; détournement de Sydney-Mines, $17,306; détournement à Chatham et embranchement jusqu'au quai,

$45,271; agrandissement des installations à Truro, $91,008; agrandissement des installations le long de la ligne, $128,203; améliorations à Point-Tupper, $69,842; arpentages et inspections, $40,000; agrandissement des installations à Saint-Jean, $20,000; docks et quais à Halifax, $308,769; améliorations à Lévis, $58,025; sur la construction de la voie ferrée de Darmouth à Deans, $700,656; dispositifs de sûreté pour l'équipement de la ligne, $17,289; installation d'un système téléphonique pour l'exploitation, $39,270; installation d'un système de signaux pour l'exploitation, $55,183; posage d'une voie double entre la courbe de Chaudière et Saint-Romuald, $43,098.

DÉPENSES PORTÉES AU COMPTE DU REVENU.

Les dépenses portées au compte du revenu—frais d'exploitation—sont, comme d'ordinaire, groupées sous cinq chefs principaux, dont chacun est à son tour subdivisé.

Pour l'exercice clos le 31 mars 1914, ces dépenses se décomposent comme suit: entretien de la voie et des structures, $2,191,321.96, avec, en regard, un crédit de $7,944.07 destiné à l'entretien des voies, parcs et autres installations en commun, ce qui laisse le montant net de $2,183,377.89; entretien du matériel, $2,802,488.70; dépenses du trafic, $283,268.01; frais de transport, $7,340,844.64, en regard desquels se trouve un crédit de $52,982.18, affecté à la mise en service des parcs et têtes de lignes en commun, ce qui laisse la somme nette de $7,287,862.46; frais généraux, $301,251.94. Pour l'exercice, les dépenses totales relevant de ces cinq chefs ont été de $12,867,249. En ajoutant à cette somme $11,300 payés en indemnités de commisération, sous le couvert crédits spéciaux, le total s'élève à $12,878,549.

Les articles suivants étaient inscrits dans les dépenses ci-dessus (en omettant les cents): entretien de la voie et des structures; traverses, $279,719; rails, $178,024; autre matériel, $127,445; emplacement de la voie et rails, $757,218; enlèvement de la neige, de la glace et du sable, $125,210; édifices, installations et terrains, $285,509; entretien du matériel: réfection de locomotives, $890,397; renouvellements de locomotives, $213,050; réfections de wagons de voyageurs, $317,607; renouvellements de wagons de voyageurs, $106,524; réfections de wagons de marchandises, $860,932; renouvellements de wagons de marchandises, $159,787. Les dépenses du trafic ont compris $48,632 pour la publicité et $119,724 pour les agences de l'extérieur. Les frais de transport ont compris: employés de gares, $881,369; conducteurs et serre-freins de parcs, $209,156; mécaniciens de parcs, $182,696; combustible pour locomotives de parcs, $44,509; remise à locomotives, $182,696; mécaniciens de route, $791,114; employés de trains de routes, $920,660; combustible pour locomotives de route, $2,279,326. Les dépenses générales ont compris les appointements et les dépenses des commis et des aides, $127,685; pension, $94,335.

On trouvera les détails des dépenses dans le rapport du contrôleur, partie III des annexes.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Les recettes brutes du chemin de fer pour l'exercice se sont élevées à $12,878,549, de la provenance suivante:—

Les recettes provenant des voyageurs ont été de $3,674,878.75; les recettes provenant des marchandises, de $8,469,590.33; les recettes de la poste et des messageries, et les recettes diverses, de $734,079.92.

La distance totale parcourue par les locomotives a été de 10,234,923 milles; la distance totale parcourue par les trains a été de 8,344,470 et la distance totale parcourue par les wagons a été de 122,815,218.

Les recettes brutes par mille de chemin (1,456.97 milles) se sont élevées à $8,839.27; par locomotive-mille, à $1.43; par train-mille, à $1.53; et par wagon-mille, à 10.49 cents.

Les dépenses par mille de chemin de fer se décomposent comme suit: entretien de la voie et des structures, $1,498.57; entretien du matériel, $1,923.51; dépenses du trafic, $194.42; frais de transport $5,002.07; dépenses générales, $212.94.

Les dépenses par train-mille ont été: entretien de la voie et des structures, 26.16 cents; entretien du matériel, 33.58 cents; dépenses du trafic, 3.39 cents; frais de transport, 87.36 cents; dépenses générales, 3.71 cents; total, 154.20 cents.

Le pour-cent des dépenses par rapport aux recettes brutes a été comme suit: entretien de la voie et des structures 16.95; entretien du matériel, 21.76; dépenses du trafic, 2.20; frais de transport, 56.59; et dépenses générales, 2·41 pour cent.

En comparant les recettes des douze mois expirés le 31 mars 1913 à la période correspondante terminée le 31 mars 1914, les recettes brutes pour le dernier exercice accusent une augmentation de $894,066.31. Le trafic des voyageurs a réalisé une augmentation de $191,431.43; le trafic des marchandises a réalisé une augmentation de $440,830.20; le trafic des postes, messageries et divers a accusé une augmentation de $216,804.68. L'augmentation par mille de chemin de fer a été de $676.29 et de 7 cents par train-mille.

Le nombre des voyageurs transportés a été de 3,983,511, soit une augmentation de 220,396, comparé à l'exercice précédent. Il y a eu une augmentation de 189,071 dans le nombre des voyageurs locaux, et de 31,325 dans celui des voyageurs d'entier parcours.

5,287,740 tonnes de marchandises rapportant un revenu ont été transportées, soit une augmentation de 84,271 tonnes, comparativement à l'exercice précédent. Le transport local des marchandises ont accusé une dimiution de 129,795 tonnes et celui d'entier parcours une augmentation de 214,066 tonnes.

Les détails des principaux articles de ces marchandises figurent dans les états du contrôleur, annexe III, classifiées comme suit: produits agricoles, 568,659 tonnes; animaux et leurs produits, ainsi que volaille, gibier et poisson, 127,739 tonnes; produits miniers, 1,634,208 tonnes; produits forestiers, 1,347,466 tonnes; objets fabriqués, effets d'immigrants et divers, 1,609,668 tonnes.

On trouvera le matériel roulant décrit d'une manière spécifique dans le rapport du comptable de la mécanique à la partie III de l'annexe. Dans les achats de l'année sont comprises 38 locomotives (4 de voyageurs, 25 de marchandises et 9 de garage), toutes achetées, sur le compte du capital, sauf une sur le compte des renouvellements, à même le revenu. Au 31 mars 1914, le nombre des locomotives était de 388.

A la clôture de l'exercice, la valeur du matériel en dépôt était de $2,179,882.08, comprenant le matériel d'usage courant et le combustible, $1,380,126.64 et le matériel de l'emplacement de la voie et des ponts, $799,755.44.

STATISTIQUES COMPARATIVES, EXERCICES 1912-13 ET 1913-14.

En 1912-13, la moyenne de tonnes de marchandises transportées par train et rapportant des recette a été de 272·08; le nombre des voyageurs a été de 65·03. En 1913-

14, la moyenne de tonnes de marchandises a été de 270·75 et le nombre de voyageurs de 68·88.

En 1912-13, la moyenne de tonnes par wagon chargé et rapportant des recettes a été de 18, et le nombre de voyageurs de 9·69. En 1913-14, le nombre de tonnes a été de 17·83 et celui des voyageurs de 9·78.

En 1912-13, le nombre de tonnes par train, de marchandises seulement, a été de 276·27, et, en 1913-14, de 275·74.

En 1912-13, le nombre de tonnes par wagon, de marchandises seulement, a été de 18·27, et, en 1913-14, de 15·06.

En 1912-13, la distance moyenne sur laquelle chaque tonne de marchandises a été transportée a été de 269·53 milles, et, en 1913-14, de 263·38 milles. Les distances moyennes sur lesquelles les voyageurs ont été transportés pendant ces exercices ont été respectivement de 51·72 et 53·43 milles.

En 1912-13, le nombre moyen de wagons chargés par train a été de 15·12 wagons de marchandises et de 6·71 wagons de voyageurs. En 1913-14, le nombre de wagons de marchandises par train a été de 15·18, et celui des voyageurs de 7·04.

Le nombre moyen de wagons vides par train a été de 2·52, en 1912-13, et de 3·13 en 1913-14.

En 1912-13, la moyenne de trains-milles par mille de chemin de fer a été de 3,510.99 pour les marchandises, et de 2,038.73 pour les voyageurs. En 1913-14, ces chiffres ont respectivement été de 3,606.74 et de 2,120.54.

En 1912-13, la moyenne par mille de chemin de marchandises rapportant des recettes et transportées sur une distance d'un mille a été de 955,261 tonnes; pour les voyageurs, elle a été de 132,569.26. En 1913-14, les chiffres ont été de 976,507.62 tonnes pour les marchandises et de 146,052.63 pour les voyageurs.

En 1912-13, le nombre de tonnes, de marchandises seulement, par mille de chemin de fer, transportées sur une distance d'un mille, a été de 969,998.91 et de 994,519.93 en 1913-14.

En 1912-13, le nombre de milles parcourus par les trains a été de 2,993,156 pour les voyageurs, et de 5,154,663 pour les marchandises. En 1913-14, il a été de 3,089,559 pour les voyageurs, et de 5,254,911 pour les marchandises.

En 1912-13, la distance parcourue par les wagons chargés a été de 77,932,195 milles, et de 79,794,405 milles, en 1913-14.

En 1912-13, le nombre de milles parcourus par les wagons vides a été de 12,978,505 et de 16,439,758 en 1913-14.

En 1912-13, la distance parcourue par les wagons-abris a été de 4,792,595 milles, et de 4,831,573 milles, en 1913-14.

La distance totale parcourue par les wagons en 1912-13, a été la suivante: wagons de voyageurs, 20,083,733 milles, wagons de marchandises, 95,703,295. En 1913-14, les chiffres ont été: wagons de voyageurs, 21,749,482, wagons de marchandises, 101,065,736.

En 1912-13, le nombre total de tonnes de marchandises transportées a été de 5,372,938. Sur ce nombre, 5,203,469 ont rapporté des recettes. En 1913-14, ce nombre s'est élevé à 5,501,582, dont 5,287,740 ont rapporté des recettes.

En 1912-13, les réfections des wagons de voyageurs ont coûté $623.93 par wagon, soit 1·48 cent par wagon-mille; en 1913-14, elles ont coûté $606.12, soit 1·46 cent par wagon-mille.

En 1912-13, les réfections des wagons de marchandises ont coûté $52.85 par wagon, soit .68 cent par wagon-mille. En 1913-14, elles ont coûté $64.37, soit .85 cent par wagon-mille.

En 1912-13, les réfections des locomotives ont coûté $2,062.62 par locomotive, soit 7.68 cents par locomotive-mille. En 1913-14, elles ont coûté $2,294.84, soit 8.70 cents par locomotive-mille.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de longueur. Il s'étend depuis la Jonction de Windsor, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Windsor, N.-E.

La Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic, ci-devant la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, fait le service de cette ligne. La compagnie paie tous les frais accessoires à l'exploitation et garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien de la voie et des ouvrages. Cet arrangement s'exécute en vertu d'une convention portant la date du 13 décembre 1892, qui prolonge pour une nouvelle période de 21 ans les mêmes conditions que celles énoncées dans la convention de 1871.

Cet arrangement expira le 31 décembre 1913. Toutefois, on a accordé à la compagnie le droit de continuer l'exploitation de la ligne en attendant une nouvelle convention.

L'administration et la surveillance de l'entretien des ouvrages sont aux frais de l'Etat, et sous le contrôle des hauts fonctionnaires de l'Intercolonial.

Le montant des recettes revenant à l'Etat pour les douze mois terminés le 31 mars 1914, s'est élevé à $61,517.52, soit une diminution de $6,729.18, comparativement à l'exercice précédent. La diminution a été accusée dans le trafic des marchandises, le trafic des voyageurs ayant réalisé une augmentation. Les frais d'entretion ont été de $26,486.98, ce qui laisse à l'Etat un bénéfice net de $35,030.54.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

C'est un chemin de fer à voie étroite, 3 pieds 6 pouces. Il s'étend de Tignish à Georgetown, 158.60 milles, et de Charlottetown à Murray-Harbour, 52.30 milles, avec embranchements jusqu'à Souris, Elmira et au Cap-Traverse. La longueur exploitée du chemin est de 275·2 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1914, les dépenses portées au compte du capital se sont accrues à $129,574.95, portant à $8,920,369.01 la dépense totale au compte du capital. L'article principal a été celui de la traverse à wagons, du cap Traverse, I.-P.-E., au cap Tourmente, sur la terre ferme, lequel est élevé à $117,412.30.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes se sont chiffrées par $409,616.74, et les frais d'exploitation se sont élevées à $571,415.37, laissant un déficit de $161,798.63. Comparativement à

l'exercice précédent, les recettes brutes ont accusé une augmentation de $20,142.67, et les frais d'exploitation en ont accusé une de $81,443.03.

Les dépenses au compte du revenu (frais d'exploitation) sont classifiées comme celles de l'Intercolonial, sous cinq chefs principaux, avec leurs diverses subdivisions. Elles comprennent: Entretien de la voie et des structures, $160,334.29; entretien du matériel, $95,622.05; dépense de traction, $5,943.46; frais de transport, $292,182.66; frais généraux, $17,332.91.

Le nombre de voyageurs transportés a été de 445,739, soit une augmentation, comparativement à l'année précédente, de 11,851, produisant $183,649.79, ce qui donne une augmentation de $12,301.22. Il a été transporté 115,751 tonnes de marchandises, une diminution de 7,033 tonnes, produisant $184,004.11, augmentation de $3,657.80. Les revenus provenant des postes et de divers autres services se sont élevés à $41,962.84, soit une augmentation de $4,184.65 comparativement à l'année précédente.

Les marchandises transportées comprenaient: produits agricoles, 32,013 tonnes; animaux, volailles, poissons et leur produits, 16,621 tonnes; produits des mines, 16,989 tonnes; produits de la forêt, 13,835 tonnes; articles fabriqués, effets de ménage, meubles, et divers, 36,293 tonnes.

Les frais d'exploitation par mille de chemin de fer ont été de $2,062.87 et, par les trains, de 317,169 milles, et par les wagons, de 2,313,513 milles.

Les recettes brutes par mille de chemin de fer se sont élevées à $1,478.76; par locomotive-mille, à 98 cents; par train-mille, à 129 cents et par wagon-mille, à 17·71 cents.

Les frais d'exploitation par mille de chemin de fer ont été de $2,062.87 et, par train-mille, de 180.16 cents.

La valeur du matériel en magasin, le 31 mars 1914, était de $67,669.97, comprenant le combustible, $19,392.95; le matériel de la voie, $14,667.07 et divers, $33,609.95.

On trouvera de plus amples détails dans le rapport du surintendant et d'autres fonctionnaires dans les annexes, partie III.

CAISSE DE PREVOYANCE DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

La loi de 1907, chap. 22, établissant un fonds portant le nom de " Caisse de Prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard" est entrée en vigueur le 1er avril 1907. L'article principal est qu'une contribution de 1½ p.c. du salaire et des gages de chaque mois sera versée par chaque employé, et que la même contribution est aussi versée par l'Etat jusqu'à concurrence de $100,000 par année. Un intérêt de 3 p.c. par année est alloué sur la contribution de l'employé. Après une certaine période d'années de service, l'employé recevra à sa retraite, pour le reste de sa vie, une allocation mensuelle de ½ p.c. du salaire mensuel moyen reçu par l'employé durant les huit ans ayant précédé sa mise à la retraite, le minimum étant $20 par mois et le maximum les deux tiers du dit salaire mensuel moyen. En cas de décès d'un contribuable à la caisse pendant son service, sa veuve, ses enfants ou ses parents peuvent recevoir une somme égale à quatre-vingt-dix pour cent de ses contributions totales. Le fonds est administré par un conseil de cinq membres, dont trois sont des officiers de chemin de fer; les deux autres sont élus par les employés contribuant à la caisse. La loi a été amendée par la loi de 1908, chap. 37, et par la

loi de 1909, chap 20. Par cette dernière, la Commission de Direction des chemins de fer de l'Etat désigne un de ses membres comme président de la Caisse de Prévoyance.

Le septième rapport annuel du conseil, figurant dans l'annexe III ci-jointe démontre qu'au 1er avril 1913, il y avait au crédit de la caisse une balance de $346,028,57, et que, durant le dernier exercice, les contributions des employés du chemin de fer se sont élevées à $99,805.03. En ajoutant à cela la même contribution versée par les chemins de fer de l'Etat et la somme de $1,236, pour remboursements, etc., ainsi que les intérêts accumulés de $10,048.32, le grand total pour l'année a été de $556,922.95. Les dépenses totales effectuées se sont élevées à $167,701.19 dont $152,674.81 en pensions de retraite et $6,369.75 pour contributions remboursées, ce qui laissait au crédit de la caisse, au 31 mars 1914, la somme de $389,221.76.

Au cours de l'exercice, 108 employés ont pris leur retraite et 37 retraités sont décédés.

Durant les sept années que le système a fonctionné, les contributions totales versées par les employés se sont élevées à $565,550.34, et une somme égale ajoutée par les chemins de fer, porte le total à $1,131,100.68. Le nombre d'employés admis à pension est de 649, dont 164 sont décédés, ce qui en laissait 485 jouissant de leur pension à la fin de l'exercice 1914. Le total payé en allocation de retraite s'élève à $723,969.03.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE-D'HUDSON.

Au cours du dernier exercice, clos le 31 mars 1914, on a posé les rails sur les 102 premiers milles, à partir de Le-Pas, et sur 56 milles de cette longueur on a terminé tout le ballastage et le nivellement de surface. On a virtuellement terminé le régalage jusqu'au 150ème mille et le déblaiement de l'emplacement de la voie est achevé jusqu'au premier croisement de la rivière Nelson, soit sur une longueur de 242 milles.

A Port-Nelson, les travaux se continuent. A l'ouverture de la navigation, en 1913, on a expédié l'outillage, les matériaux et les accessoires nécessaires, et les ouvriers se sont rendus sur les lieux. On a construit les logements des ouvriers et les hangars destinés à recevoir les fournitures; on a également fait les installations de drainage et construit les voies de service. On a installé et mis en fonctionnement une station radio-télégraphique. On a construit un chemin temporaire entre Port-Nelson et l'extrémité du chemin de fer. Le pont traversant la rivière Saskatchewan à Le-Pas a été terminé. Ce pont est à quatre travées permanentes et à une de tournante.

En août 1911, on a adjugé à l'entreprise la construction des 185 milles qui séparent Le-Pas du portage Thicket. Le 20 décembre 1912, il a été adjugé une entreprise pour la construction d'une autre longueur de 68 milles, du portage Thicket à Split-Lake-Junction et le 17 décembre 1912, on a adjugé une troisième entreprise pour la construction des 165 milles qui séparent Split-Lake-Junction de Port-Nelson. Le tout forme une longueur de 418 milles.

Au cours de l'exercice les dépenses se sont élevées à $4,498,717.25, ce qui porte à $6,087,032.67 la dépense totale.

On trouvera dans les annexes les rapports de l'ingénieur en charge et de l'ingénieur en chef et, à la fin, plusieurs photographies intéressantes.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

Aux termes d'une convention, datée du 29 juillet 1903, ratifiée par la loi fédérale de cette année-là, chapitre 71, et aux termes d'une convention modificatrice, datée du 18 février 1904, ratifiée par la loi de cette année-là, chapitre 24, la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, compagnie constituée en corporation par la loi de 1903, chapitre 122, a souscrit certaines obligations au sujet de la construction et de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer, entièrement sur le territoire canadien, entre la cité de Moncton, dans la province du Nouveau-Brunswick, et les eaux navigables de l'océan Pacifique. Le chemin de fer se compose de deux divisions, savoir, la division est, entre Moncton et Québec, de là vers l'ouest en passant par la partie nord des provinces de Québec et d'Ontario, et à travers la province du Manitoba jusqu'à la cité de Winnipeg, et la division ouest, entre Winnipeg et l'océan Pacifique. La division de l'est est en voie de construction par le gouvernement sous la direction d'une commission nommée par le Gouverneur en conseil. A son achèvement elle doit être louée, entretenue et exploitée par la compagnie, qui entreprend de construire à ses propres frais et de maintenir et exploiter la division ouest. Le bail de la division est doit être pour une période de 50 années, à un loyer de 3 pour 100 par année sur le coût de sa construction; les sept premières années du terme devant être exemptes de loyer; les deux divisions doivent être équipées par la compagnie, le premier équipement devant être d'au moins $20,000,000.

Pour aider la compagnie dans la construction de la division ouest, il est stipulé que le gouvernement garantira le paiement du capital et des intérêts sur une émission d'obligations à être faite par la compagnie, de manière à porter la somme produite par la réalisation des titres garantis à un chiffre égal à 75 pour 100 du coût de sa construction, cette somme ne devant pas dépasser $13,000 par mille pour ce qui concerne la section des Prairies, depuis Winnipeg jusqu'à la limite est des Montagnes-Rocheuses (cette limite devant être établie par l'ingénieur en chef de la compagnie et par l'ingénieur en chef du gouvernement à la suite des arpentages réellement faits). Cette limite a été établie sur la rive est de Wolfe--Creek, à un endroit situé à 120 milles à l'ouest d'Edmonton.

Par la loi de 1905, chapitre 98, trois actes de transport hypothécaires, figurant dans la dite loi, ont été ratifiés et confirmés, à savoir, un daté du 10 juin 1905, fait entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie Royal Trust et Sa Majesté, pour assurer l'émission des obligations portant première hypothèque; le second en date du 15 mars 1905, entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie National Trust et la compagnie du Grand-Tronc, pour assurer l'émission des obligations de seconde hypothèque; et le troisième, portant aussi la date du 19

mars 1905, entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie National Trust et la compagnie du Grand-Tronc, pour assurer l'émission d'obligations portant première hypothèque concernant l'embranchement désigné sous le nom d'" Embranchement du Lac-Supérieur ".

Des paiements, à même les produits des obligations de la compagnie, pour travaux effectuées, etc., sur la division ouest, sont faits de temps à autre sur certificats soumis par l'ingénieur en chef de l'Etat pour cette section, attestant que les dépenses sont approuvées.

La loi de 1909, chap. 19, autorise le prêt de $10,000,000 à la compagnie pour l'aider à terminer la section des " prairies ", lequel prêt est garanti, comme garantie accessoire, sujet à toute autre obligation antérieure, par une hypothèque sur la section des " prairies " de son chemin. Ce prêt porte intérêt à 4 pour 100 par année, et est remboursable en dix ans.

Il a été dûment effectué par le ministre des Finances, et l'acte hypothécaire porte la date 22 mai 1909.

La loi de 1913, chapitre 19, autorise le prêt, à la compagnie, d'une somme ne dépassant pas $15,000,000, à intérêt de 4 pour 100, et remboursable le 1er juillet 1923. Sous l'autorité de cette loi, on a avancé $15,000,000 à la compagnie, et à titre de garantie pour ce prêt, la compagnie a transporté à l'Etat des débentures pour un montant égal, tel que prévu par la loi.

La loi de 1913, chapitre 24, autorise l'achat d'obligations de la compagnie, à 3 pour 100, jusqu'à concurrence de ce qui reste de l'émission autorisée. L'Etat a fait l'acquisition de cette balance qui s'élève à £6,800,000.

Les diverses dépenses faites par l'Etat devront être effectuées à même les crédits votés à cette fin par le Parlement, et sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux, à qui devront être fournis mensuellement des états de toutes les recettes, dépenses et obligations.

La Commission devra fournir annuellement au Gouverneur en conseil, par l'entremise du ministre des Chemins de fer et Canaux, un rapport indiquant les recettes et les dépenses de l'année, et autres renseignements sur le chemin de fer, lequel rapport sera soumis au Parlement.

Le siège de la commission est à Ottawa.

Sous l'autorité de diverses lois et de divers décrets de l'exécutif, le délai fixé pour l'achèvement du chemin de fer a été prolongé et la loi de 1914 (loi de garantie du Grand-Tronc-Pacifique), article 11, porte que " nonobstant quoi que ce soit contenu dans le dit acte de fiducie du dixième jour de juin 1905, ou dans tout acte ou arrêté du conseil jusqu'à présent rendu, la date de l'achèvement de la division de l'Ouest sera le trente-unième jour de décembre mil neuf cent quinze ". Par l'article 2 de cette loi, la " Division de l'Ouest " signifie cette partie s'étendant depuis la cité de Winnipeg jusqu'à l'océan Pacifique.

Par la loi de 1912, chap. 39, la construction de la division est, et son exploitation, jusqu'à ce qu'elle soit achevée et affermée à la compagnie du chemin de fer Grand-

Tronc-Pacifique, ont été placées sous les soins et la direction d'un commissaire (au lieu de quatre), devant être nommé par le gouvernement et rester en fonctions durant bon plaisir. Par décret de l'exécutif daté du 4 avril 1912, M. R. W. Leonard, I.C., le président de la commission alors existante, a été nommé commissaire à cette fin.

Le rapport de la Commission pour l'exercice clos le 31 mars 1914, a été préparé et il sera régulièrement déposé devant le Parlement.

Le résumé suivant indique quelle était la situation à la fin de l'exercice.

DIVISION DE L'EST.

(Moncton à Winnipeg.)

Le nombre total de milles depuis Moncton, N.-B., jusqu'au côté ouest de la rue Water, Winnipeg, est approximativement de 1,804·52 milles. Cela comprend, cependant, le pont de Québec qui traverse le fleuve Saint-Laurent, en cours de construction, et dont la longueur sera 1·10 mille. Le posage des rails, entre Moncton et Winnipeg (sauf ceux du pont de Québec) a été terminé en novembre 1913, la dernière cheville ayant été enfoncée le 17 de ce mois.

D'ici à l'achèvement du pont de Québec, les communications avec l'autre côté du fleuve se feront par un transbordeur construit en Angleterre et lancé en janvier 1914.

Jusqu'au mois de mars 1914, les rails de la ligne principale avaient été posés sur une distance de 1,803·42 milles. Il avait aussi été construit 423·26 milles de voies de garage et de parcs, auxquels il faut ajouter 20·79 milles de voies doubles reliant le pont de Québec à Québec, ce qui porte à 2,247.67 milles la longueur totale de la voie. Les ponts ont été achevés jusqu'à concurrence de 97·5 pour 100.

La dépense totale effectuée par la Commission au cours de l'exercice clos le 31 mars 1914, sur toute la division est, s'est élevée à $12,684,633.16, portant à $142,967,-999.02 sa dépense totale depuis la date de son organisation, en septembre 1904, à cette date-là. Cette somme comprend $36,182.91 pour l'exploitation, en 1912-13, de la section comprise entre Moncton et Edmundston, N.-B.

Au cours de l'exercice, à partir du 1er mai jusqu'au 31 mars 1914, le chemin de fer Intercolonial a, dans une certaine mesure, exploité le chemin sur une distance de 285·25 milles, comprise entre Moncton, N.-B., et Escourt, P.Q., point situé à 54·85 milles à l'ouest d'Edmonton, N.-B.

On trouvera les détails à ce sujet dans les rapports ci-joints du contrôleur et du trésorier des chemins de fer de l'Etat. (Annexe, partie III.)

Le comptable en chef de la Commission a transmis des sommaires détaillés de cette dépense. Ils indiquent que, pour le dernier exercice, la dépense se décompose comme suit: Siège, $172,068.60; construction, $12,506,730.14, et transport, $5,864.42.

La dépense totale effectuée depuis septembre 1904 au 31 mars 1914 se répartit comme suit: Construction, $137,140,638.66; tracé, $2,943,328.85; transport, $1,030,-901.41, siège, $1,816,947.19, et exploitation, $36,182.91.

Le relevé du comptable du ministère (partie I des annexes au présent rapport) indique que la dépense faite sur la division est, pour l'exercice clos le 31 mars 1914, a été de $12,670,108.27* et que la dépense totale sur cette division jusqu'à cette date s'est élevée à $142,970,793.19,** répartis comme suit:—

1904	$ 6,249 40
1905	778,491 28
1906	1,841,269 95
1907	5,537,867 50
1908	18,910,449 41
1909	24,892,422 68
1910	19,968,126 86
1911	23,488,208 40
1912	21,110,633 05
1913	13,766,916 39
1914	12,670,108 27*
Total	$142,970,793 19**

DIVISION DE L'OUEST.

La division de l'ouest s'étend de la limite ouest des têtes de ligne de Winnipeg, sur la rive est de la rivière Assiniboine, dans la ville de Winnipeg, jusqu'à la ville de Prince-Rupert, sur la côte du Pacifique, soit une distance de 1,745 milles.

Elle est divisée en deux sections, savoir: la "section des Prairies", s'étendant de Winnipeg jusqu'à la rive est du Creek-du-Loup—endroit situé à 120 milles à l'ouest d'Edmonton, capitale de la province d'Alberta—soit une distance de 915 milles, et la "section des Montagnes", qui s'étend de la rive est de Creek-du-Loup jusqu'à Prince-Rupert, soit une distance de 830 milles.

Cette division est en voie de construction. C'est la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique qui l'a construit en vertu des conventions de garantie ci-dessus mentionnées, et l'ingénieur en chef de la division, sur le certificat duquel les paiements sont faits à la compagnie, est M. Collingwood Schreiber, C.M.G., dont le rapport, indiquant l'état des travaux à la fin de l'exercice financier, le 31 mars 1914, se trouve aux annexes au présent rapport, partie IV.

En voici un résumé succint:

---

* D'après le rapport des Commissaires du chemin de fer National Transcontinental la dépense de l'exercice est de $12,684,633.16, soit un écart de $14,554.89. Cette différence s'explique par le fait qu'au cours de l'exercice, le comptable du ministère a fait le remaniement suivant:—

Chèques impayés renvoyés au ministère des Finances	$ 15,593 70
Remboursements de crédits au compte des années antérieures	961 10
	$ 14,554 89

** D'après le rapport des commissaires du chemin de fer National Transcontinental, le total est de $142,967,999.02, soit un écart de $2,794.17. Cette différence doit être rétablie en 1914-15.

"SECTION DES PRAIRIES".

Sur tout le chemin compris entre Winnipeg et le Creek-du-Loup on a régulièrement exploité un service bien outillé de voyageurs et de marchandises pendant tout l'exercice écoulé. Les principaux travaux accomplis ont été des travaux d'entretien.

Sur cette section le maximum des rampes pour la traction vers l'est est de 4/10 d'un pour cent, et pour la traction vers l'ouest, de 5/10 d'un pour cent.

"SECTION DES MONTAGNES".

Les travaux de cette section ont été poussés avec une activité telle qu'à la fin de l'exercice, le régalage était assez avancé pour la pose, peu de temps après, des rails destinés à établir le raccordement entre les voies de l'ouest et de l'est, ce qui assurerait la pose des rails de Winnipeg à Prince-Rupert. Il y avait cependant certaines lignes temporaires construites pour contourner quelques tranchées non terminées, plusieurs ponts de pilotis à combler, et certains ponts d'acier à construire, dont douze étaient en voie de construction et onze non commencés. Dans l'intervalle, la circulation des trains a pu se faire au moyen de ponts de pilotis temporaires.

DÉPENSES.

Au 1er mars 1914, les dépenses s'élevaient à $37,859,793.21 sur la "section des Prairies", et, à $77,362,137.70, sur la "section des montagnes", portant le total à $115,221,930.91.

PONT DE QUEBEC.

Le 29 août 1907, le pont "cantilever" en voie de construction à Québec par la compagnie du pont et du chemin de fer de Québec (commencé à l'origine avec subvention de $1,000,000 autorisée par la loi de 1899, chap. 7, et en vertu d'un accord intervenu le 12 novembre 1900) s'est subitement écroulé.

Aux termes d'un arrangement conclu avec la compagnie, en date du 19 octobre 1903, et ratifié par la loi de 1903, chap. 54, le gouvernement avait entrepris de garantir le principal et l'intérêt des obligations ou autres valeurs de la compagnie jusqu'à concurrence de $6,678,200, la compagnie abandonnant ses droits à la balance restant impayée de la dite subvention, et la dite garantie devant être assurée par hypothèque sur les franchises, péages et biens de la compagnie. Le 1er février 1904, un acte de transport d'hypothèque était exécuté, transportant à la *Royal Trust Company* de Montréal, en fidéicommis, toutes les propriétés et franchises de cette compagnie et pourvoyant à l'émission d'obligations à cet effet.

Il était stipulé dans cet arrangement que le gouvernement aurait le droit en tout temps, à un mois d'avis, de prendre possession de l'entreprise, de l'actif, des biens et des franchises de la compagnie en payant aux actionnaires le montant de leurs actions au pair, ne dépassant pas $265,585.70, avec intérêt à 5 pour 100, et une prime de 10 pour 100 sur la valeur au pair des actions acquittées.

Sur la dite subvention de $1,000,000, il avait déjà été payé à la compagnie un total de $374,353.33, antérieurement à l'exécution de la convention précitée; et après

cela des paiements ont été faits à même le produit des obligations, jusqu'à concurrence de $5,016,453.66, sur certificats de l'ingénieur du gouvernement justifiant des travaux faits et des matériaux délivrés.*

Après l'écroulement du pont, le droit du gouvernement d'acquérir l'entreprise de la compagnie a été exercé en vertu d'un décret du Conseil du 17 août 1908. La date de la prise de possession était le 1er décembre 1908. Le total des montants payés par le gouvernement aux divers actionnaires pour leurs actions s'est élevé à $355,279.07, et ce paiement a été effectué en novembre 1908. Le titre de cession et de transfert au gouvernement porte la date du 18 octobre 1909.

En vertu d'un décret du Conseil en date du 17 août 1908, une commission de trois ingénieurs a été constituée en vue de la préparation de nouveaux plans et devis, et de la reconstruction du pont, avec autorisation de faire appel à des ingénieurs experts en qualité d'aviseurs au sujet des divergences qui pourraient surgir.

En juin 1910, les demandes formelles de soumissions furent faites par la voie des journaux. En réponse, 35 offres différentes furent soumises et dûment prises en considération par la Commission qui, finalement, après avoir pris l'avis d'ingénieurs consultants, recommanda d'accepter un plan alternatif soumis par la *St. Lawrence Bridge Co.* (à laquelle sont associées la *Dominion Bridge Co.* et la *Canadian Bridge Co.*). La Commission fut d'avis que ce projet se recommandait par certaines qualités de force, de simplicité de construction, de répartition économique de matériaux et d'apparence générale, devant produire un pont qui "pourrait soutenir très avantageusement la comparaison avec les plus beaux types de ponts à longue portée en existence". Par décret du Conseil du 31 mars 1911, autorisation fut donnée de passer un contrat avec les compagnies conjointes mentionnées, et ce contrat fut exécuté le 4 avril 1911. Le prix convenu est de 9·02c. par tonne, représentant environ $8,650,000, une économie d'environ $2,600,000 ayant été réalisée par l'élimination des voies pour le trafic des véhicules projetées dans l'ancien plan. La date fixée pour l'achèvement des travaux est le 31 décembre 1915.

Le pont, une fois terminé, aura une longueur total de 3,228 pieds, soit environ trois cinquièmes de mille. La travée centrale aura 1,800 pieds de longueur; la longueur de la partie suspendue sera de 640 pieds. Cette travée aura, sur une longueur de 760 pieds au-dessus du chenal, une hauteur de 150 pieds entre ses parties inférieures et le niveau du fleuve, à marée haute. Les deux fermes "cantilever" auront chacune une longueur de 580 pieds. La largeur, entre les armatures, sera de 88 pieds. Le pont comprendra un chemin de fer à double voie, et deux trottoirs pour les piétons.

A la date du 10 janvier 1910, un contrat pour les assises fut passé avec MM. M. T. et J. J. Davis, dont la soumission était la plus basse des trois reçues, en réponse à des annonces publiées dans les journaux; et des arrangements supplémentaires, rendus nécessaires par des changements survenus dans le plan du caisson et dans l'emplacement de la pile d'ancrage nord, furent conclus avec eux le 23 mai 1910 et le 2 septembre 1911.

La Commission des ingénieurs chargés des travaux de reconstruction, telle que constituée à l'origine, a été modifiée à la suite des démissions, et elle se compose maintenant comme suit: Charles N. Monserrat, M. Soc. Can. I. C., président et ingé-

*L'historique de la part prise par le gouvernement à la construction de ce pont, antérieurement à son écoulement figure dans le rapport annuel du ministère de 1907-08, p. XLVII.

nieur en chef; Ralph Mojeski, Soc. Am. I. C., et C. E. Schneider, Soc. Can. I. C., et ancien président, Soc. Am. I. C.

Le siège de la Commission est à Montréal.

Les rapports de la Commission et de l'ingénieur en chef, pour l'exercice clos le 31 mars 1914, figurent dans les annexes jointes au présent rapport, partie V.

Le rapport établit qu'au 31 mars 1914, toutes les assises étaient achevées, à l'exception d'un peu de nettoyage et de peinturage. Les travaux exécutés consistent en 106,090 verges cubes de maçonnerie, le tout recouvert de lourds blocs de granit posés sur un fond de béton; les piles principales supportent, à leur sommet, 18 pieds de granit solide, afin de répartir la charge. On dit que les travaux sont très satisfaisants. (On fera remarquer que l'entreprise a été subséquemment terminée et que le calcul définitif en porte le véritable coût à $2,376,756.23, soit $71,718.77 de moins que le chiffre spécifié par le devis original de l'ingénieur.)

Pour ce qui est de la superstructure, il est dit qu'au cours de l'exercice, les entrepreneurs, la *St. Lawrence Bridge Co.* avaient fait des progrès soutenus, et que, sur un poids total de 65,000 tonnes dont on prévoyait avoir besoin, ils en ont fabriqué 9,991 tonnes. De cette quantité, on en a transporté 7,484 tonnes sur l'emplacement du pont; on en a fait le montage complet ou partiel de 1,371 tonnes et 791 tonnes sont définitivement montées. On a construit les travées d'abord à partir des culées jusqu'à la pile d'ancrage, et on avait virtuellement terminé la grue roulante de montage.

On trouvera à la fin du rapport ministériel d'intéressantes photographies faisant voir les travaux exécutés.

Les dépenses faites au cours du dernier exercice jusqu'au 31 mars 1914 se sont élevées à $2,604,105.61, payés à même le capital, et portant le total des dépenses effectuées à $4,947,788.04. En ajoutant à cette somme les dépenses au compte du revenu, savoir, pour l'exercice 1908-9, $422,867.12 (montant dans lequel est comprise la somme de $355,279.07, payée pour l'acquisition des actions de la compagnie du pont et du chemin de fer de Québec, et $31,765.44, représentant les frais de la Commission d'enquête sur les causes de l'écroulement de l'ancienne structure, et $111,782.02 pour l'exercice 1909-10, pour la préparation des plans, etc., soit un total de $534,655.14, somme en regard de laquelle figure un crédit de $100,000 payés en 1910 au gouvernement par la *Phœnix Bridge Company,* les entrepreneurs de la première superstructure, dans le règlement définitif des réclamations faites à la suite de l'écroulement, le total net du coût à l'Etat, au 31 mars 1914, est de $5,382,443.18. Cela ne comprend pas la somme de $374,353.33, montant de la subvention versée à la Compagnie du pont de Québec, ainsi que susmentionné.

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

Les renseignements relatifs aux chemins de fer subventionnés sont fournis dans les rapports du comptable et du secrétaire légiste du ministère respectivement. On trouvera ces rapports aux annexes jointes au présent rapport. Celui du comptable indique tous les paiements effectués chaque année depuis l'établissement du système de subventions aux chemins de fer. Le rapport du secrétaire légiste traite de plusieurs contrats de subventions, passés au cours de l'année dernière, et donne certains renseignements particuliers à chacune de ces conventions.

Le total des subventions payées au cours de l'exercice clos le 31 mars 1914 s'est chiffré par $19,036,236.77.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

La loi 3 Edouard VII, chapitre 58 (1903), modifiant et revisant la loi concernant les chemins de fer, décréta l'abolition du comité des chemins de fer du Conseil privé, et la création d'une commission portant le titre ci-dessus, et se composant de trois membres (portés à six par le chapitre 62 des lois de 1908) devant être nommés par le Gouverneur en conseil; cette loi entra en vigueur le 1er février 1904, par proclamation, sous l'autorité d'un décret de l'exécutif, en date du 18 janvier 1904, qui nommait en même temps certaines personnes au poste de commissaires. Par la loi de 1908, chap. 61, la juridiction de la Commission a été étendue à l'exploitation des lignes télégraphiques et téléphoniques, et, par la loi de 1908, chap. 62, certains amendements furent apportés dans sa constitution et autrement. Par la loi de 1909, chap. 31, la Commission fut autorisée à déterminer le prix maximum exigible pour l'énergie électrique développée par les pouvoirs hydrauliques affermés de la Couronne. Une loi de 1910, chap. 50, a modifié certaines dispositions de la loi des chemins de fer au sujet des pouvoirs de la Commission, et la loi de la même année, chap. 57, a étendu la juridiction de la Commission de façon à ce qu'elle pût fixer les tarifs de la télégraphie sans fil et des télégraphes ou câbles sous-marins. La loi de 1911, chap. 22, autorise la Commission à exiger des compagnies de chemins de fer l'établissement d'un personnel de garde-feux, a modifié les précédentes au sujet de la disposition de l'électricité développée au moyen de forces hydrauliques affermées par l'Etat, et établit, entre autres, de quelle façon la Commission devra agir pour assurer le bon fonctionnement des chemins de fer subventionnés. Le bureau de la Commission est à Ottawa, bien qu'elle soit autorisée à siéger dans toute partie du Canada. Ses décisions et ses ordonnances sont définitives, sauf appel à la cour suprême sur les questions de juridiction ou de droit, et sauf aussi l'action du Gouverneur en conseil, à sa discrétion.

La Commission est tenue de soumettre chaque année au Parlement un rapport de ses actes. Le rapport de l'exercice clos le 31 mars 1914 a été reçu et sera régulièrement communiqué au Parlement.

CANAUX.

Pour les douze mois terminés le 31 mars 1914, les canaux du Canada ont entraîné une dépense totale de $4,583,588.85, comprenant $2,824,661.34, portés au compte du capital; $389,284.75, portés au compte du revenu; $745,220.81 pour le personnel et $619,391.95 pour les réfections; les deux dernières sommes ont été imputées sur le revenu.

Les loyers restant dus, le 1er avril 1913, s'élevaient à $158,390.59. Les loyers acquis pendant l'exercice se sont élevés à $253,018.49, soit un total de $411,409.08. Au cours de l'exercice, il a été perçu, sur cette somme, déduction faite des rabais, $16,371.09, un total de $259,277.01. Le reliquat restant dû le 31 mars 1914 s'élevait à $135,760.98. Il ne faut pas oublier qu'en règle générale les loyers sont payables

d'avance, ce qui explique comment il se fait qu'il y ait tant de loyers dus à la fin de chaque exercice.

Le total net du revenu perçu s'est élevé à $380,188.06, le solde se composant de droits de quaiage, d'amendes, etc., et d'un total de $62,875.61, provenant de l'exploitation de l'élévateur à grains de Port-Colborne, sur le canal Welland.

Il n'est exigé aucun péage sur les canaux du Canada, depuis 1903-4.

Un résumé de ces dépenses et recettes se trouve dans les relevés fournis par le comptable du ministère, et imprimés dans les annexes, partie I, du présent rapport.

Les chiffres qui précèdent se rapportent à l'exercice 1913-14, mais on trouvera dans un rapport séparé, sous le titre " Statistiques des canaux", une très volumineuse statistique sur le mouvement des canaux, et diverses statistiques commerciales ayant trait à la saison de navigation de 1913.

Les principaux faits compilés dans cette statistique peuvent se résumer comme suit:—

Le mouvement total sur les canaux du Canada pour la saison de 1913, s'est élevé à 52,053,913 tonnes, soit une augmentation de 4,595,292 tonnes, comparé à celui de la saison précédente; 335,799 passagers ont été transportés, soit une augmentation de 43,532.

Les données qui suivent sur le mouvement des principaux canaux pendant la saison de navigation de 1913 offrent un certain intérêt:—

Par le canal Welland, il est passé 3,570,714 tonneaux de fret, soit une augmentation de 718,799 tonneaux, dont 1,684,967 se composaient de produits agricoles, et 337,927 tonneaux de produits forestiers; 945,790 tonnes de houille ont été transportées; 3,484,651 tonneaux étaient du fret direct, dont 2,553,542 tonneaux ont passé vers l'est.

Sur cette quantité de fret direct, les navires canadiens ont transporté 2,511,211 tonneaux, soit une augmentation de 621,983 tonneaux, et ceux des Etats-Unis 973,440 tonneaux, soit une augmentation de 75,981 tonnes.

Le fret direct total pour l'est et l'ouest passé par ce canal, à destination des ports des Etats-Unis, a été 525,333 tonnes, soit une augmentation de 109,577 tonnes sur l'année 1912.

La quantité de grain transporté à Montréal par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent a été 1,265,368 tonnes, soit une augmentation de 303,513 tonnes, comparativement à l'exercice précédent. Il n'a pas été fait de transbordement à Ogdensburg depuis 1903.

Sur les canaux du Saint-Laurent, il a été transporté 4,302,427 tonnes de marchandises, soit une augmentation de 825,239 tonnes; 2,815,410 tonnes à destination de l'est et 671,472 tonnes à destination de l'ouest; 1,545,755 tonnes étaient des produits agricoles; 1,429,509 tonnes du charbon, et 660,226 tonnes de produits forestiers.

Sur les canaux de l'Ottawa, le total du fret transporté a été de 365,438 tonnes soit une diminution de 26,912 tonnes; 186,710 tonnes étaient des produits forestiers.

Sur le canal Chambly, on a transporté 555,602 tonnes, soit une diminution de 62,813; 337,331 tonnes étaient des produits forestiers, et 120,035 du charbon.

Sur le canal Rideau, 171,223 tonnes, soit une diminution de 11,090. De ce total il y avait 27,331 tonnes de produits forestiers et 14,784 tonnes de charbon.

Sur le canal Saint-Pierre, la quantité transportée a été de 71,514 tonnes, soit une diminution de 3,295 tonnes, le tout comprenant 36,808 tonnes de charbon.

Sur le canal Murray, 180,576 tonnes, soit une augmentation de 10,495 tonnes.

Sur le canal de la vallée de la Trent, il est passé 55,800 tonnes, soit une diminution de 21,350 tonnes; de ce total, 50,812 tonnes étaient des produits forestiers.

A l'écluse Saint-André, sur la rivière Rouge, Manitoba, le volume des opérations a été de 81,295 tonnes.*

Sur le canal du Saut-Sainte-Marie, le mouvement total du fret a été de 42,699,324 tonnes, soit une augmentation de 2,999,669 tonnes, transportées sur 8,285 navires, et le nombre des éclusages a été de 6,266. Il a été transporté 131,827,467 boisseaux de blé et 50,875,233 boisseaux d'autres grains; 2,240,840 barils de farine, 32,419,242 tonnes de minerai de fer, 4,153,351 tonnes de charbon, et 25,261,000 pieds de bois, mesure de planche.

Le rapport de l'ingénieur en chef du ministère et les rapports des fonctionnaires placés sous sa direction immédiate, lesquels rapports se trouvent dans la partie VI des annexes, fournissent des renseignements explicites au sujet des différents travaux qui lui sont confiés, et dont les principaux sont le chemin de fer de la Baie-d'Hudson, le canal de Trent, le nouveau canal de Welland, ainsi que les têtes de ligne du chemin de fer Intercolonial près de Halifax.

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER.

Le relevé des déclarations assermentées des compagnies de chemins de fer, relatif à leurs opérations, au Canada, durant les douze mois expirés le 30 juin 1914, est préparé par le directeur des statistiques des ministères. On en fait l'objet de la publication d'un rapport distinct.

STATISTIQUES DES CANAUX.

Les statistiques du trafic effectué par les canaux de l'Etat, durant la saison de navigation de 1913, sont compilés sous la direction du même fonctionnaire, et elles sont aussi publiées sous forme de rapport distinct.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,
Sous-ministre.

---

*Cet ouvrage consistant en une écluse et un barrage sur la Rivière-Rouge à environ 15 milles au nord de Winnipeg, a été construit et est tenu en service par le ministère des Travaux publics. Cette écluse procure une communication entre Winnipeg et le lac Winnipeg, et elle n'est ici mentionnée que pour des fins de statistique.

ANNEXES

PARTIE I

ÉTATS DU COMPTABLE DU MINISTÈRE

INDIQUANT

Les Dépenses Effectuées sur les Chemins de Fer et Canaux

(Y compris les chemins de fer subventionnés)

LES RECETTES DE L'EXERCICE 1913-14 ET LES EXERCICES PRÉCÉDENTS

INDEX

Des relevés du Comptable indiquant les recettes et les dépenses du ministère des Chemins de fer et des Canaux.

PAGES.

I. Etat général des dépenses du ministère des Chemins de fer et des Canaux, y compris celles pour le pont de Québec et les subventions accordées aux chemins de fer durant l'exercice clos le 31 mars 1914.. 35

II. Etat des recettes perçues par le ministère des Chemins de fer et des Canaux durant l'exercice clos le 31 mars 1914.. 36

III. Etat des dépenses pour les canaux durant l'exercice clos le 31 mars 1914.. 37

IV. Etat des dépenses pour les chemins de fer durant l'exercice clos le 31 mars 1914.. 38

CANAUX.

V. Etat des dépenses jusqu'au 31 mars 1914 pour chacun des canaux suivants:—
Canal de la Baie Verte.. 39
Canal de Beauharnois.. 40
Canal de Carillon et de Grenville.. 41
Canal Chambly.. 42
Canal Cornwall.. 43
Ecluse et barrage de la Culbute.. 44
Canal Lachine.. 45
Lac Saint-François.. 46
Lac Saint-Louis.. 46
Canal Murray.. 47
Travaux de la rivière Ottawa.. 48
Canal Rideau.. 49
Canal du Sault-Sainte-Marie.. 50
Canal de Soulanges.. 51
Ecluse et canal de Sainte-Anne.. 52
Fleuve Saint-Laurent et canaux.. 53
Ecluse de Saint-Ours.. 54
Canal Saint-Pierre.. 55
Canal de la Tay.. 56
Canal de la Trent.. 57
Canal Welland.. 58
Canal des navires Welland.. 59
Canal Williamsburg, y compris les canaux de la Pointe Farran, des Galops et du Rapide Plat.. 60 et 61

VI. Etat des dépenses pour la construction et l'agrandissement des canaux jusqu'au 31 mars 1914.. 62

VII. Etat des dépenses et des recettes des canaux chaque année jusqu'à 1914.. 63

VIII. Etat des dépenses diverses des canaux.. 64

IX. Etat des recettes des canaux pendant l'exercice clos le 31 mars 1914, fourni par les divisions de perception.. 65

X. Etat des loyers de force hydraulique et autres par les canaux.. 66

XI. Etat des dépenses pour les canaux sous les différents chefs de "Capital", "Revenu", "Personnel" et "Réparations".. 67

CHEMINS DE FER.

XII. Etat des dépenses pour les chemins de fer suivants:—
Chemin de fer Annapolis et Digby.. 68
Chemin de fer Canada-Eastern.. 69
Chemin de fer Pacifique-Canadien.. 70
Chemin de fer du Cap-Breton.. 71
Chemin de fer d'embranchement Carleton.. 71

CHEMINS DE FER.—*Fin.*

XII. Etat des dépenses pour les chemins de fer suivants—*Fin.*

PAGES.

Chemin de fer du comté de Drummond.. 72
Chemin de fer de prolongement de l'Est.. 73
Chemin de fer de la baie d'Hudson.. 73
Chemin de fer Intercolonial.. 74–75
Ligne directe Montréal-Europe.. 76
Chemin de fer Transcontinental-National.. 77
Chemin de fer Oxford et New-Glasgow.. 77
Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.. 78
Travaux du Territoire du Yukon.. 79

XIII. Pont de Québec.. 79

XIV. Etat du montant dépensé à compte du capital pour chemins de fer.. 80

XV. Etat du coût de construction, des frais d'exploitation et des recettes des chemins de fer.. 81

XVI. Etat des dépenses diverses pour chemins de fer.. 82

XVII. Etat des dépenses diverses communes aux chemins de fer et aux canaux.. 83

XVIII. Etat du total des dépenses et du total des recettes du ministère des Chemins de fer et des Canaux jusqu'au 31 mars 1914.. 84

XIX. Etat des montants payés en subventions aux chemins de fer au cours de l'exercice clos le 31 mars 1914.. 86–87

XX. Etat général des subventions aux chemins de fer jusqu'au 31 mars 1914.. . 88 à 97

DEPENSES.

ETAT général des dépenses du ministère des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice clos le 31 mars 1914.

—	$ c.	$ c.
DÉPENSES TOTALES—d'après les relevés aux pages 37 et 38	.....	16,830,211 50
Dépenses imputables aux chemins de fer	35,187,320 60	
" " en général	413,318 59	
" au pont de Québec	2,604,105 61	
" pour subventions aux chemins de fer	19,036,236 77	
Dépenses totales pour chemins de fer	.....	57,240,981 57
Dépenses imputables aux canaux	4,392,847 39	
" " en général	190,741 46	
Dépenses totales pour canaux	.....	4,583,558 85
Dépenses générales	5,671 08	5,671 08
Dépenses totales	.....	61,830,211 50
CLASSIFICATION DES DÉPENSES GÉNÉRALES—		
Compte du capital	27,079,862 10	
Compte des recettes	14,935,138 21	
Compte du revenu	778,974 42	
Fonds consolidés (subventions aux chemins de fer), recettes	19,036,236 77	
Dépenses totales durant l'exercice	.....	61,830,211 50
CLASSIFICATION DES DÉPENSES EN DÉTAIL.		
Chemins de fer.		
Dépenses au compte du capital—chemins de fer	21,628,095 15	
" " " en général	18,000 00	
		21,646,095 15
Dépenses au compte des recettes—chemins de fer	13,559,225 45	
" " " en général	11,300 00	
		13,570,525 45
" du revenu—chemins de fer en général	384,018 59	
		384,018 59
Pont de Québec.		
Dépenses au compte du capital—pont de Québec	2,604,105 61	
		2,604,105 61
Subventions aux chemins de fer.		
Revenu consolidé— subventions aux chemins de fer	19,036,236 77	
		19,036,236 77
Dépenses totales pour chemins de fer, $57,240,981.57.		
Canaux.		
Dépenses au compte du capital—canaux	2,824,536 79	
" " canaux en général	5,124 55	
		2,829,661 34
" du revenu, canaux	351,397 24	
" " canaux en général	37,887 51	
		389,284 75
" des recettes, personnel des canaux	642,844 68	
" " " en général	102,376 13	
" " réparations aux canaux	574,038 68	
" " " en général	45,353 27	
		1,364,612 76
Dépenses totales pour canaux, $4,583,558.85.		
Dépenses générales—compte du revenu	5,671 08	
		5,671 08
Dépenses totales	.....	61,830,211 50

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ETAT général des recettes perçues par le ministère des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice clos le 31 mars 1914.

—	$ c.	$ c.
TOTAL DES RECETTES PERÇUES		13,774,505 43
Recettes des chemins de fer	13,394,317 37	
Recettes des canaux	380,188 06	
Total des recettes		13,774,505 43
ETAT DÉTAILLÉ DES RECETTES PERÇUES.		
Chemins de fer.		
Chemin de fer Intercolonial	12,878,549 00	
Embranchement de Windsor	61,517 52	
	12,940,066 52	
Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard	409,616 74	
* Chemin de fer National Transcontinental	44,634 11	
Recettes totales des chemins de fer		13,394,317 37
Canaux		
Canal Welland	70,702 86	
" Elévateur de Port-Colborne	101,422 78	
Canal Lachine	150,897 84	
Canal Beauharnois	14,788 15	
Canal Cornwall	8,935 53	
Canal de Williamsburg	2,691 00	
Canal Soulanges	3,521 00	
Canal Chambly	609 00	
Canal de Carillon et Grenville	541 00	
Canal Rideau	6,570 60	
Canal Trent	18,461 42	
Canal St-Pierre	2 00	
Canal du Sault-Ste-Marie	534 16	
Canal Murray	235 00	
Canal et écluse Ste-Anne	274 72	
Canal de la chute des Chats	1 00	
		380,188 06
Total des recettes perçues au cours de l'exercice		13,774,505 43

* Exploité qu'en partie seulement.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

RELEVÉ des dépenses pour canaux pendant l'exercice clos le 31 mars 1914.

Désignation des travaux.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.	Imputable sur le revenu.		Dépenses totales de l'année.
			Personnel.	Réparation.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Carillon et Grenville	.....	10,464 53	26,452 76	12,199 42	49,116 71
Chambly	2,697 03	10,314 09	35,155 28	39,712 20	87,878 60
Cornwall	.....	45,537 81	83,018 63	53,039 73	181,596 17
Lachine	358,443 93	29,962 15	97,547 54	110,123 84	596,077 46
Murray	.....	3,814 88	5,669 45	4,220 02	13,704 35
Rideau	40,000 00	27,094 80	60,471 38	102,092 68	229,658 86
Sault Sainte-Marie	6,874 27	.....	28,537 49	26,426 47	61,838 23
Soulanges	81,235 56	16,117 84	38,904 16	25,383 32	161,640 88
Ecluse de Sainte-Anne	.....	7,379 94	2,896 86	6,799 35	17,076 15
Ecluse de Saint-Ours	1,384 63	1,364 71	4,599 36	2,015 86	9,364 56
Saint-Pierre	.....	48,455 79	5,251 36	618 88	54,326 03
Trent	1,146,383 31	38,259 19	48,777 82	54,184 46	1,287,604 78
Welland	192,346 90	77,476 08	173,368 13	102,520 46	545,711 57
Canal des navires Welland	994,257 60	.....	.....	.....	994,257 60
Williamsburg	.....	2,000 00	32,194 46	34,701 99	68,896 45
" Galops	913 56	.....	.....	.....	913 56
" Pointe-Farran	.....	11,620 58	.....	.....	11,620 58
" Rapide Plat	.....	21,534 85	.....	.....	21,534 85
	2,824,536 79	351,397 24	642,844 68	574,038 68	4,392,817 39
EN GÉNÉRAL POUR LES CANAUX.					
Dragueurs—Lachine	.....	.....	.....	8,406 01	8,406 01
" Rideau	.....	.....	.....	24,120 60	24,120 60
Divers	.....	.....	2,529 27	789 08	3,318 35
Gratification, loi du Serv. Civil, 1908	.....	3,114 75	.....	.....	3,114 75
Employés à la statistique	.....	.....	35,961 20	.....	35,961 20
Travail le dimanche	.....	.....	42,440 80	.....	42,440 80
Relevés hydraulique et inspection	.....	23,507 27	.....	.....	23,507 27
Améliorations des trav. des canaux	.....	.....	.....	9,887 23	9,887 23
Canaux de Québec:					
Nouveau chaland	4,999 55	.....	.....	.....	4,999 55
Murs de protection, côtés nord et sud du lac Saint-François	.....	5,933 66	.....	.....	5,933 66
Pavage en béton du barrage de Valleyfield	.....	278 80	.....	.....	278 80
Dragage	.....	5,053 03	.....	.....	5,053 03
Entretien	.....	.....	20,944 86	.....	20,944 86
Rép. de la digue de Hungry Bay	.....	.....	.....	2,150 35	2,150 35
Allocation de commisération à la veuve de feu David Daoust, Soulanges	.....	.....	500 00	.....	500 00
Divers:					
Paiement de la réclamation de Joseph Gervais pour dommages à son île sur la rivière Ottawa	125 00	.....	.....	.....	125 00
	5,124 55	37,887 51	102,376 13	45,353 27	190,741 46
	2,829,661 34	389,284 75	745,220 81	619,391 95	4,583,558 85

Total sur Canaux—$4,583,558.85.

DEPENSES SUR LES CHEMINS DE FER.

Ouvrages.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.	Imputable sur le revenu. Frais d'exploitation.	Total.
CHEMINS DE FER.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Intercolonial	4,329,694 68	.....	12,867,249 00	17,196,943 68
Transcontinental National	12,670,108 27	.....	94,074 10	12,764,182 37
Ile-du-Prince-Edouard	129,574 95	.....	571,415 37	700,990 32
Embranchement de Windsor	.....	.....	26,486 98	26,486 98
Baie-d'Hudson	4,498,717 25	.....	.....	4,498,717 25
Pont de Québec	2,604,105 61	.....	.....	2,604,105 61
Total	24,232,200 76	.....	13,559,225 45	37,791,426 21
Subventions aux chemins de fer	.....	19,036,236 77	.....	19,036,236 77
EN GÉNÉRAL SUR CHEMINS DE FER.				
Achat du wagon officiel	18,000 00	.....	.....	18,000 00
Commission des chemins de fer, entretien de	.....	160,052 06	.....	160,052 06
" " (statuaire)	.....	54,381 53	.....	54,381 53
" " causes	.....	49,173 30	.....	49,173 30
Relevés hydrographiques et inspection, y compris l'inspection du Grand-Tronc Pacifique	.....	71,467 63	.....	71,467 63
Fonds pour croisement de voie	.....	39,968 11	.....	39,968 11
Maintien, réparations et changements au wagon du gouverneur-général	.....	878 63	.....	878 63
Pour défrayer les dépenses relatives à la consolidation de la loi des chemins de fer	.....	1,000 00	.....	1,000 00
Contribution à l'Université McGill	.....	2,500 00	.....	2,500 00
" à l'Ecole polytechnique de Montréal	.....	2,500 00	.....	2,500 00
Honoraires du directeur pour le gouvernement de la Cie Grand-Tronc Pacifique	.....	2,000 00	.....	2,000 00
Congrès International de Bruxelles	.....	97 33	.....	97 33
Allocations de commisération à— (Crédits spéciaux)				
Mme H. R. Hale, ch. de f. Intercolonial	.....	.....	1,700 00	1,700 00
Mme G. Bégin, ch. de fer Intercolonial	.....	.....	1,000 00	1,000 00
Mme P. M. McGill, ch. de f. Intercolonial	.....	.....	1,000 00	1,000 00
Mme J. Clarke, ch. de fer Intercolonial	.....	.....	1,000 00	1,000 00
Mme H. A. Northrop, ch. de f. Interc.	.....	.....	2,000 00	2,000 00
Mme S. C. Tuttle, ch. de f. Intercolonial	.....	.....	2,000 00	2,000 00
Mme J. Bouchard, ch. de f. Intercolonial	.....	.....	2,000 00	2,000 00
Indemnité à Douglas Anderson, ch. de fer Intercolonial	.....	.....	300 00	300 00
Indemnité à D. Collins, ch. de fer Intercolonial	.....	.....	300 00	300 00
Total	18,000 00	384,018 59	11,300 00	413,318 59
Total sur chemins de fer	24,250,200 76	19,420,255 36	13,570,525 45	57,240,981 57
Grand total sur chemins de fer y compris le pont de Québec, $57,240,981.67.				
DIVERS.				
Coût de litiges	.....	2,127 55	.....	2,127 55
Diverses enquêtes en vertu de la loi des enquêtes	.....	3,543 53	.....	3,543 53
Total	.....	5,671 08	.....	5,671 08
Totaux généraux sur chemins de fer et canaux y compris divers	27,079,862 10	19,815,211 19	14,935,138 21	61,830,211 50
Montant total des dépenses, $61,830,211.50.				

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1914.

CANAL DE LA BAIE VERTE.

——	Année terminée.	Capital.	Revenu.
		$ c.	$ c.
Dépenses faites par l'Etat depuis la Confédération	1871	.....	17,929 34
" " "	1872	.....	6,399 41
" " "	1873	.....	14,943 83
" " "	1874	.....	4,018 90
" " "	1875	.....	443 00
" " "	1876	.....	110 75
" " "	1877	.....	22 30
" " "	1878	.....	.....
" " "	1879	.....	.....
" " "	1880	.....	.....
" " "	1881	.....	520 00
Total		.....	44,287 53

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL BEAUHARNOIS. †

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses faites par l'Etat avant la confédérat.	...	1,611,424 11	.....	.....	.....
" depuis " ..	1868	.....	63,193 75	9,349 99	6,216 98
" " " ..	1869	.....	55 00	9,626 99	6,498 57
" " " ..	1870	.....	27 50	10,117 57	6,384 81
" " " ..	1871	.....	.....	12,316 53	5,722 36
" " " ..	1872	.....	27 50	11,792 46	15,733 38
" " " ..	1873	.....	5,122 50	12,210 73	9,882 06
" " " ..	1874	.....	26 00	15,392 51	10,990 56
" " " ..	1875	.....	36 00	14,399 32	12,253 01
" " " ..	1876	.....	.....	14,465 86	17,170 83
" " " ..	1877	.....	.....	14,377 63	15,207 36
" " " ..	1878	.....	.....	14,383 37	9,861 05
" " " ..	1879	.....	.....	15,015 86	10,370 71
" " " ..	1880	266 15	.....	15,362 61	8,997 34
" " " ..	1881	.....	.....	17,659 93	10,770 67
" " " ..	1882	.....	.....	18,804 53	20,813 86
" " " ..	1883	.....	6,727 44	18,287 77	15,826 71
" " " ..	1884	.....	3,277 98	19,107 38	16,232 61
" " " ..	1885	.....	7,999 79	18,960 40	14,637 70
" " " ..	1886	.....	8,491 80	19,228 90	14,356 00
" " " ..	1887	.....	3,633 57	18,867 45	14,999 88
" " " ..	1888	.....	14,411 97	19,325 05	14,285 98
" " " ..	1889	.....	10,993 52	20,619 11	14,982 54
" " " ..	1890	.....	.....	19,847 42	14,999 20
" " " ..	1891	.....	17,085 68	18,886 86	12,537 39
" " " ..	1892	.....	1,696 23	20,050 01	14,999 80
" " " ..	1893	.....	.....	20,348 34	14,107 11
" " " ..	1894	.....	6,547 72	20,574 53	13,903 46
" " " ..	1895	.....	27,982 93	20,428 59	12,299 49
" " " ..	1896	.....	.....	20,725 47	15,050 85
" " " ..	1897	.....	9,813 15	21,012 64	14,862 98
" " " ..	1898	25,000 00	5,799 34	20,650 00	16,164 92
" " " ..	1899	.....	1,000 00	20,613 32	13,463 01
" " " ..	1900	.....	4,959 22	20,147 59	14,505 30
" " " ..	1901	.....	483 40	20,118 42	14,199 12
" " " ..	1902	.....	.....	16,682 52	6,532 33
" " " ..	1903	.....	.....	8,218 14	10,063 38
" " " ..	1904	.....	.....	9,236 27	11,936 37
" " " ..	1905	.....	14,949 83	9,086 68	10,499 99
" " " .	1906	.....	2,531 24	9,291 91	18,640 71
" " " ..	1907	.....	598 64	7,552 02	11,711 09
" " " ..	1908	.....	2,260 81	7,032 31	13,019 76
" " " ..	1909	.....	21,758 84	.....	†
" " " ..	1910	.....	24,319 49	.....	†
Total	.. .	*1,636,690 26	265,810 84	649,574 89	525,691 23

* *Voir* page 53 pour le total, fleuve Saint-Laurent et canaux.

† Il n'a pas été fait de dépense depuis 1910.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE CARILLON ET GRENVILLE.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial	.....	*	.....	.....	.....
Dépenses faites par l'Etat avant la Confédér.	.....	63,053 64	.....	.....	.....
" 1868 à 1879 compris.	.....	1,721,338 16	50,155 93	112,345 38	126,775 54
" depuis	1880	281,514 27	.....	11,959 14	7,625 54
" "	1881	336,707 53	.....	13,059 18	8,076 91
" "	1882	433,084 39	.....	14,387 49	7,582 68
" "	1883	433,575 10	.....	17,479 58	8,310 02
" "	1884	399,267 16	.....	17,393 91	7,918 42
" "	1885	157,187 72	.....	19,702 30	10,429 26
" "	1886	104,973 24	75 00	20,597 82	9,303 31
" "	1887	20,747 11	.....	20,011 36	19,554 41
" "	1888	38,996 29	.....	21,531 12	10,036 62
" "	1889	298 17	.....	22,098 88	10,135 66
" "	1890	17 58	4,526 61	15,896 16	7,582 38
" "	1891	.....	4,395 25	21,230 22	10,796 68
" "	1892	34,585 64	15,036 48	17,458 69	8,620 15
" "	1893	207 00	42,298 74	16,762 71	10,669 28
" "	1894	385 55	20,034 94	14,144 98	11,620 09
" "	1895	.....	5,963 76	15,453 21	12,303 25
" "	1896	3,850 31	.....	13,995 69	12,161 10
" "	1897	1,908 44	4,939 20	13,780 29	11,607 95
" "	1898	82,663 37	5,082 03	11,697 81	10,993 61
" "	1899	39,999 37	.....	11,919 27	11,478 88
" "	1900	22,802 27	4,476 50	13,657 06	14,666 71
" "	1901	4,930 65	9,331 95	13,342 22	13,416 00
" "	1902	.....	16,998 69	13,725 99	19,366 30
" "	1903	.....	15,992 52	14,348 17	17,766 28
" "	1904	.....	9,150 07	16,224 94	17,262 29
" "	1905	.....	8,715 46	15,858 19	19,977 19
" "	1906	.....	24,179 33	18,232 71	10,924 72
" "	1907	.....	9,393 38	16,749 03	7,036 40
" "	1908	.....	1,387 35	23,019 45	9,775 35
" "	1909	.....	68,597 35	23,085 54	10,758 01
" "	1910	.....	10,410 09	23,512 72	11,925 28
" "	1911	.....	9,051 98	23,608 04	11,303 46
" "	1912	.....	.....	25,496 59	11,531 20
" "	1913	.....	774 60	25,730 35	16,299 00
" "	1914	.....	10,464 53	26,452 76	12,199 42
Total	.....	†4,182,092 96	351,431 74	735,948 95	528,788 63

* Ces frais n'ont pas été donnés—les renseignements y relatifs étaient conservés au bureau de l'Artillerie à Montréal et ont été détruits par le feu en 1852.

† Compris dans le total des frais des ouvrages de la rivière Ottawa, *voir* page 48. Coût de l'agrandissement, $4,119,039.32.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CHAMBLY.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses faites par l'Etat avant la Confédér..	.....	634,711 76	.....	.....	.....
" " 1868 à 1879 compris..	.....	2,495 00	8,315 25	122,386 28	170,152 70
" " depuis ..	1880	.....	.....	11,516 22	12,377 74
" " " ..	1881	.....	.....	13,950 47	20,705 17
" " " ..	1882	.....	31,796 41	16,686 78	16,843 60
" " " ..	1883	.....	21,332 36	15,904 38	15,182 24
" " " ..	1884	.....	41,640 77	18,448 85	12,003 34
" " " ..	1885	.....	21,049 23	18,378 55	13,046 95
" " " ..	1886	.....	14,547 27	19,501 28	11,999 77
" " " ..	1887	.....	17,911 17	19,053 62	20,071 37
" " " ..	1888	.....	65,536 64	20,073 60	11,823 74
" " " ..	1889	.....	51,437 87	19,679 22	19,392 18
" " " ..	1890	.....	23,221 48	19,655 38	14,399 93
" " " ..	1891	.....	43,344 41	19,204 76	11,399 93
" " " ..	1892	.....	38,353 99	19,665 22	12,976 48
" " " ..	1893	.....	21,127 65	19,310 29	12,451 03
" " " .	1894	.....	8,567 78	19,040 93	11,779 12
" " " ..	1895	.....	6,147 63	19,325 49	11,920 74
" " " ..	1896	.....	3,694 63	19,349 65	11,801 12
" " " ..	1897	.....	12,665 88	18,754 17	13,128 55
" " " ..	1898	**150.00*	13,184 68	17,992 90	12,466 51
" " " ..	1899	.....	15,255 42	18,336 50	11,997 51
" " " ..	1900	.....	5,448 88	18,397 58	13,995 00
" " " ..	1901	.....	1,195 09	18,529 48	17,572 35
" " " ..	1902	.....	19,132 80	18,832 25	17,313 02
" " " ..	1903	.....	8,977 43	19,286 10	21,745 65
" " " ..	1904	.....	26,701 59	21,544 69	25,656 00
" " " ..	1905	.....	33,066 50	26,970 79	19,896 57
" " " ..	1906	.....	26,192 72	26,039 53	25,173 48
" " " ..	1907	.....	29,953 80	19,916 33	22,508 88
" " " ..	1908	157 90	34,264 31	28,375 21	30,627 72
" " " ..	1909	13,307 02	35,784 54	28,440 40	24,389 29
" " " ..	1910	30,479 41	8,207 00	29,198 76	22,825 53
" " " ..	1911	20,000 04	8,717 20	30,548 74	23,950 19
" " " ..	1912	15,469 29	26,838 40	34,796 66	29,508 01
" " " ..	1913	12,529 07	3,486 97	34,323 21	44,748 39
" " " ..	1914	2,697 03	10,314 09	35,155 28	39,712 20
Total	.....	†731,696 52	737,411 84	876,569 65	827,542 00

* Moins le produit de vente d'une pièce de terre en 1898.

† Canal Chambly et rivière Richelieu—

Canal Chambly, tel que ci-dessus.....		$ 731,696 52
Ecluse Saint-Ours, *voir* page 54.....		127,228 56
		$ 858,925 08
Moins somme déduite lors de la Confédération, *voir* Comptes publics, 1868, partie I, page 9—		
Dépensé par le gouvern. avant la Confédération—		
Canal Chambly, comme ci-dessus.....	$ 634,711 76	
Ecluse Saint-Ours, *voir* page 54.....	121,537 65	
	$ 756,249 41	
Rapp. comme actif dans les comptes publ., 1868.	$ 433,807 83	
		322,441 58
Conforme aux comptes publics, 1914, page 4.....		$ 536,483 50

MINISTÉRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

W. C. LITTLE,
Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CORNWALL.

—	Exercice terminé.	Imputable sur le capital.		Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses faites par l'Etat antérieurement à la confédération.	.....	1,933,152 69		.....	.....	.....
Dépenses faites par l'Etat de 1868 à 1875 inclusivement. ..	.....	12,472 04	.....	31,585 51	94,202 59	59,009 74
Coût de la construct. primitive.	.....	.....	1,945,624 73			
Dépenses de 1868 à 1879 inclusivement.						
Dépenses depuis ..	.....	337,318 87		.....	54,339 77	22,782 57
" " ..	1880	109,454 95		.....	14,440 33	9,735 76
" " ..	1881	53,948 14		.....	15,173 60	5,524 10
" " ..	1882	44,587 61		.....	15,052 20	6,634 62
" " .	1883	21,728 93		.....	18,283 67	8,361 71
" " ..	1884	22,018 13		.....	18,475 48	9,007 73
" " ..	1885	62,034 90		16,298 96	15,988 96	12,368 51
" " ..	1886	57,820 83		6,960 95	15,994 80	11,832 83
" " ..	1887	46,966 43		.....	17,520 54	12,100 29
" " ..	1888	67,945 74		.....	16,938 54	13,942 64
" " ..	1889	163,993 85		.....	17,890 55	58,205 26
" " ..	1890	365,038 01		2,000 00	17,063 49	12,758 18
" " ..	1891	599,001 85		1,459 98	16,077 72	9,830 05
" " ..	1892	398,555 25		2,345 26	15,596 66	9,864 36
" " ..	1893	352,536 13		.....	15,173 01	9,668 14
" " ..	1894	404,990 22		.....	15,344 02	7,733 54
" " ..	1895	450,689 65		21,497 74	15,414 56	13,053 55
" " ..	1896	448,408 31		2,175 00	15,472 26	25,259 56
" " ..	1897	438,487 51		.....	15,540 43	16,438 32
" " ..	1898	133,208 96		.....	15,011 50	15,431 02
" " ..	1899	37,649 00		15,960 80	16,000 00	14,623 90
" " ..	1900	169,889 51		18,547 50	18,798 10	13,998 29
" " ..	1901	62,032 47		.....	17,104 13	13,166 89
" " ..	1902	90,535 18		.....	17,896 58	15,045 95
" " ..	1903	77,833 81		.....	70,129 29	19,205 66
" " ..	1904	113,795 16		1,730 16	45,792 64	20,932 55
" " ..	1905	104,093 45		8,324 83	71,073 68	28,100 67
" " ..	1906	37,879 09		20,063 79	71,246 77	31,893 13
" " ..	1907	5,218 03		4,191 61	52,050 56	24,489 18
" " ..	1908	9,897 90		11,270 83	73,651 90	35,708 68
" " ..	1909	495 00		151,628 65	75,581 54	42,978 72
" " ..	1910	89 54		35,549 06	76,519 49	51,330 83
" " ..	1911	.....		76,719 09	78,583 80	45,362 81
" " ..	1912	8,037 07		60,352 90	83,784 79	59,338 24
" " ..	1913	.....	.....	29,753 37	79,897 25	56,423 40
" " ..	1914	.....	.....	45,537 81	83,018 63	53,039 73
Coût de l'agrandissement.....	...	.....	5,297,179 48	.....	.....	.....
Total	.....	.....	* 7,242.804 21	563,953 80	1,386,123 83	875,181 11

* Inclus dans le coût total, fleuve Saint-Laurent et canaux, *Voir* page 53.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

ECLUSE ET DIGUE DE LA CULBUTE.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses faites par l'Etat, 1873 à 1879 inclusiv.	.....	223,211 32	39,224 52	.....	.....
" " depuis ..	1880	16,688 20	.....	202 50	259 31
" " " ..	1881	4,721 62	.....	962 85	.....
" " " ..	1882	29,567 15	.....	790 00	162 33
" " " ..	1883	14,249 60	.....	695 00	288 99
" " " ..	1884	8,151 16	.....	733 50	.....
" " " ..	1885	19,071 76	.....	730 00	572 75
" " " ..	1886	26,385 27	.....	730 00	2,396 14
" " " ..	1887	7,760 88	.....	730 00	967 33
" " " ..	1888	7,573 99	.....	739 50	730 60
" " " ..	1889	17,112 01	.....	1,050 00	116 53
" " " ..	1890	2,818 35	.....	747 83	.....
" " " ..	1891	2,183 15	9,122 05	745 25	499 91
" " " ..	1892	.....	1,546 25	736 00	.....
" " " ..	1893	.....	1,420 65	749 00	13 55
" " " ..	1894	.....	2,540 14	730 00	494 43
" " " ..	1895	.....	1,475 26	436 05	434 28
" " " ..	1896	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1897	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1898	.....	.....	.....	100 00
" " " ..	1899	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1900	3,085 00	.....	.....	.....
" " " ..	1901	197 00	.....	.....	.....
" " " ..	1902	.....	1,135 00	.....	.....
" " " ..	1903	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1904	.....	2,204 50	.....	.....
" " " ..	1905	.....	2,255 00	.....	.....
Moins chèques non réclamés..	1913	*385 00*	.....	.....	.....
Total.....	.....	*382,391 46	60,923 37	11,507 48	7,036 15

* Compris dans le coût total des travaux de la rivière Ottawa, *Voir* page 48.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL LACHINE.

—	Exercice terminé.	Capital.		Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses faites par le gouvernement Impérial	....	40,000 00		.....	.....	.....
Dépenses faites par l'Etat antérieurement à la Confédération	.....	2,547,532 85		.....	.....	.....
Dépenses faites par l'Etat depuis la Confédération	1868	.....		1,852 70	13,742 05	10,431 51
" "	1869	2,000 00		.....	14,209 02	12,085 84
Coût de la const. primitive et de l'agrandiss. de 1845 à 1869.	.....	.....	2,589,532 85			
Dépenses faites par l'Etat de 1870 à 1879 inclusivement	.....	4,610,389 35		47,389 61	275,742 45	202,892 10
Dépen. faites par l'Etat depuis	1880	369,566 74		.....	38,950 90	10,223 62
" " " ..	1881	292,165 51		.....	39,027 99	19,888 33
" " " ..	1882	252,821 33		2,978 66	41,158 90	17,116 46
" " " ..	1883	396,496 96		1,859 68	45,554 91	18,199 59
" " " ..	1884	188,266 18		.....	48,624 51	19,683 24
" " " ..	1885	111,215 23		.....	49,004 85	20,199 78
" " " ..	1886	210,509 42		.....	50,969 10	19,199 18
" " " .	1887	28,772 52		12,981 59	53,113 97	22,567 81
" " " ..	1888	19,414 34		7,996 38	52,229 61	19,999 64
" " " ..	1889	76,032 96		972 71	54,110 67	22,957 71
" " " ..	1890	7,448 03		8,238 46	53,114 34	22,999 38
" " " ..	1891	217 53		16,155 75	50,721 69	36,292 98
" " " ..	1892	87,852 35		27,480 80	52,729 37	67,499 62
" " " ..	1893	445,983 21		50,937 40	53,185 00	51,616 79
" " " ..	1894	64,345 14		17,152 48	60,174 03	40,939 70
" " " ..	1895	189,944 36		32,405 20	56,337 44	25,891 45
" " " ..	1896	184,998 25		8,193 15	58,342 96	24,950 20
" " " ..	1897	282,052 48		14,664 21	57,533 20	25,820 73
" " " ..	1898	216,717 44		819 62	57,282 50	33,391 92
" " " ..	1899	162,351 83		3,103 99	55,990 00	35,776 90
" " " ..	1900	125,009 41		12,210 88	56,791 45	31,988 81
" " " ..	1901	97,305 52		12,072 87	58,364 29	50,005 48
" " " ..	1902	113,328 26		36,249 02	59,435 33	45,853 97
" " " ..	1903	58,426 92		109,893 43	69,762 03	53,054 20
" " " ..	1904	181,487 06		162,705 14	77,233 17	50,660 92
" " " ..	1905	112,460 47		144,996 37	86,209 93	65,202 42
" " " ..	1906	103,798 28		133,518 77	84,708 78	60,064 84
" " " ..	1907	18,840 85		65,872 25	53,308 14	47,465 20
" " " ..	1908	203,307 25		92,362 48	74,222 78	70,427 37
" " " ..	1909	359,041 77		143,526 35	72,049 32	82,081 39
" " " ..	1910	215,611 98		70,000 20	77,701 55	75,247 71
" " " ..	1911	253,098 27		73,260 66	72,285 01	91,941 84
" " " ..	1912	312,868 94		56,174 60	87,989 26	111,254 82
" " " ..	1913	463,291 97		.....	89,509 15	91,689 64
" " " ..	1914	358,443 93	.....	29,962 15	97,547 54	110,123 84
Coût de l'agrandissement	.....	.....	11,173,882 04	.....	.....	.....
Total	.....	.....	13,763,414 89	1,397,987 56	2,448,967 19	1,817,686 93

Total des dépenses sur le capital comme ci-dessus		$ 13,763,414 89
Frais portés au compte du fleuve St-Laurent et canaux *voir* page 53	$ 2,950,104 15	
Frais du gouvernement impérial	40,000 00	
		2,990,104 15
Conforme au bilan des Comptes publics, 1914, page 4		$ 10,773,310 74

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

W. C. LITTLE,
Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

LAC SAINT-FRANÇOIS.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.
		$ c.	$ c.
Dépenses faites par l'Etat depuis la confédération	1898	3,420 00	.....
" " "	1899	23,110 00	2,495 47
" " "	1900	15,431 35	12,288 39
" " "	1901	15,000 00	8,060 30
" " "	1902	13,945 25	.....
" " "	1903	5,000 00	.....
" " "	1904	.....	2,199 52
" " "	1905	†	.....
Total	.....	* 75,906 71	25,043 68

* Y compris le coût total du fleuve Saint-Laurent et des canaux, *voir* page 53.
† Transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries en 1905.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

LAC SAINT-LOUIS.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.
		$ c.	$ c.
Dépenses faites par l'Etat depuis la confédération	1895	4,758 14	.....
" " "	1896	49,909 31	.....
" " "	1897	73,300 41	.....
" " "	1898	64,495 83	.....
" " "	1899	57,607 79	.....
" " "	1900	11,765 70	.....
" " "	1901	12,918 31	.....
" " "	1902	6,000 00	.....
" " "	1903	9,508 72	.....
" " "	1904	7,916 90	.....
" " "	1905	†	.....
Total	.....	* 298,176 11	.....

* Compris dans le coût total du fleuve Saint-Laurent et des canaux, *voir* page 53.
† Transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries en 1905.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL MURRAY.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses faites l'Etat avant la confédération	....	.....	.....	.....	.....
" depuis " ..	1868	.....	400 00	.....	.....
" " " ..	1882	7,135 63	.....	.....	.....
" " " ..	1883	84,071 68	.....	.....	.....
" " " .	1884	118,187 43	.....	.....	.....
" " " ..	1885	148,902 66	.....	.....	.....
" " " ..	1886	179,704 52	.....	.....	.....
" " " ..	1887	142,563 66	.....	.....	.....
" " " .	1888	146,754 37	.....	.....	.....
" " " ..	1889	215.326 46	.....	.....	.....
" " " ..	1890	106,760 35	.....	494 31	.....
" " " ..	1891	61,260 49	.....	5,137 03	173 53
" " " ..	1892	5,964 22	.....	5,803 48	3,505 15
" " " ..	1893	30,838 79	.....	5,499 62	5,341 34
" " " ..	1894	.....	.....	5,667 52	5,295 57
" " " ..	1895	.....	.....	5,354 97	5,063 49
" " " ..	1896	.....	.....	5,409 10	5,410 33
" " " ..	1897	.....	.....	5,526 87	3,966 41
" " " ..	1898	.....	.....	5,799 94	4,710 23
" " " ..	1899	.....	.....	5,073 70	3,533 68
" " " ..	1900	.....	.....	5,613 83	2,777 60
" " " ..	1901	.....	.....	5,175 74	1,138 15
" " " ..	1902	.....	.....	5,254 51	6,377 19
" " " ..	1903	500 00	.....	5,757 00	4,627 70
" " " ..	1904	750 00	2,521 13	5,291 43	6,075 94
" " " ..	1905	100 00	740 45	5,346 62	4,452 68
" " " ..	1906	.....	293 75	5,183 61	2,840 91
" " " ..	1907	.....	10,423 00	2,788 14	1,710 55
" " " ..	1908	.....	37,334 70	4,244 42	2,953 23
" " " ..	1909	126 45	20,250 61	4,720 09	3,374 82
" " " ..	1910	.....	.....	4,378 74	2,674 57
" " " ..	1911	.....	.....	3,942 94	2,075 26
" " " ..	1912	.....	14,390 45	4,213 21	3,344 46
" " " ..	1913	.....	11,254 14	5,512 70	2,955 94
" " " ..	1914	.....	3,814 88	5,669 45	4,220 02
Total.....	....	*1,248,946 71	101,423 11	122,858 97	88,598 75

* Conforme au bilan des Comptes publics, 1914, page 4.

W. C. LITTLE.
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

——	$ c.	$ c.
Ecluse Sainte-Anne, page 52	.....	1,170,215 63
Canal de Grenville et Carillon, page 41	.....	4,182,092 96
Canal de la Culbute, page 44	.....	382,391 46
Canal Rideau, page 49	4,167,454 21	
Moins somme dépensée par le gouvernement impérial	3,911,701 47	255,752 74
Total des travaux de la rivière Ottawa (capital)	.....	5,990,452 79
Plus dépenses sur glissoires et estacades avant la confédération	719,247 13	
" " " depuis "	7,243 60	
" canaux des Chats avant la confédération	482,950 81	
" en 1881, imputées à Divers, *voir* page 229, part ii, Comptes publics	1,136 84	
Ajoutez montant transféré, *voir* p. xxxvi, des Comptes publics, bilan de 1881	233,555 85	
		1,444,134 23
		7,434,587 02
Moins dépensé avant la confédération, transféré au compte du revenu	320,618 28	
" en 1872, sur le canal de Carillon et Grenville tel que démontré dans le bilan des Comptes publics, page xx, sous Divers	165,257 28	
		485,875 56
Conforme au bilan, Comptes publics, 1914, page 4, moins chèques impayés	.....	6,948,711 46

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL RIDEAU.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial	...	3,911,701 47	.....	.....	.....
Frais du gouv. antérieurement à la confédérat.	.....	153,062 60	.....	.....	.....
" " de 1868 à 1879 inclusiv.	.....	19,559 30	47,875 89	283,919 10	196,738 05
" " depuis	1880	.....	.....	26,463 88	11,434 05
" " "	1881	.....	133 50	26,024 71	8,627 00
" " "	1882	.....	.....	26,915 29	13,860 28
" " "	1883	.....	70 65	27 322 81	23,524 84
" " "	1884	.....	4,597 50	26,938 95	19,245 02
" " "	1885	.....	2,098 76	26,971 32	18,189 55
" " "	1886	.....	550 00	27,045 95	35,648 04
" " "	1887	.....	20,823 96	29,440 46	18,565 34
" " "	1888	.....	18,889 48	33,458 83	25,478 87
" " "	1889	.....	6,665 22	33,801 77	18,106 36
" " "	1890	.....	21,124 10	34,270 57	18,025 21
" " "	1891	.....	20,967 25	34,641 98	21,537 56
" " "	1892	.....	31,363 23	35,500 82	21,507 16
" " "	1893	.....	24,274 71	35,022 49	18,789 50
" " "	1894	.....	14,485 11	34,943 35	16,939 47
" " "	1895	.....	31,559 48	33,827 08	19,897 32
" " "	1896	.....	21,452 29	34,052 77	30,196 38
" " "	1897	.....	19,079 11	31,461 55	29,535 94
" " "	1898	.....	13,608 39	30,759 05	26,599 93
" " "	1899	.....	700 29	30,751 20	28,199 49
" " "	1900	.....	11,780 41	30,623 27	30,237 09
" " "	1901	.....	.....	31,334 40	33,791 17
" " "	1902	.....	8,894 40	32,193 66	33,959 86
" " "	1903	.....	16,235 13	34,595 31	36,424 23
" " "	1904	.....	13,525 04	39,127 96	38,496 78
" " "	1905	1,565 84	14,513 35	40,838 81	49,790 55
" " "	1906	.....	5,272 90	41,819 77	54,495 63
" " "	1907	.....	14,322 03	30,667 34	44,627 82
" " "	1908	.....	42,903 03	44,875 16	55,090 45
" " "	1909	.....	19,989 52	44,911 60	53,880 51
" " "	1910	.....	9,225 73	48,324 13	95,188 97
" " "	1911	.....	6,188 71	47,165 63	79,352 59
" " "	1912	.....	4,358 40	54,156 89	85,912 96
" " "	1913	41,565 00	21,992 94	56,863 98	91,984 66
" " "	1914	40,000 00	27,094 80	60,471 38	102,092 68
Total	.....	*4,167,454 21	516,615 31	1,541,503 22	1,505,971 31

* Compris dans le coût des travaux de la rivière Ottawa. *Voir* page 48.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DU SAULT STE-MARIE.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Déboursés du gouvernement, de 1868 à 1887, inclusivement	...	.....	.....	.....	.....
Dépenses du gouvernement depuis	1888	8,145 06	949 35	.....	.....
" " "	1889	34,018 95	.....	.....	.....
" " "	1890	176,568 55	.....	.....	.....
" " "	1891	325,336 33	.....	.....	.....
" " "	1892	341,474 31	.....	.....	.....
" " "	1893	589,801 25	.....	.....	.....
" " "	1894	1,316,529 29	.....	.....	.....
" " "	1895	466,151 50	.....	3,432 73	.....
" " "	1896	189,986 59	.....	16,074 70	2,650 17
" " "	1897	209,561 82	.....	15,381 59	7,671 79
" " "	1898	21,004 56	.....	14,389 92	8,172 09
" " "	1899	63,935 48	.....	13,840 24	6,564 40
" " "	1900	27,157 98	.....	13,901 40	13,219 87
" " "	1901	323,353 93	48 39	13,730 93	10,289 18
" " "	1902	122,505 73	.....	15,920 80	14,839 71
" " "	1903	65,933 43	.....	16,077 22	10,855 70
" " "	1904	32,029 54	.....	14,653 35	9,491 44
" " "	1905	110,181 69	.....	15,681 55	14,776 33
" " "	1906	120,000 00	.....	15,878 11	20,086 15
" " "	1907	95,504 63	.....	12,290 94	11,520 53
" " "	1908	140,433 22	.....	20,345 38	23,206 00
" " "	1909	42,109 63	11,453 28	15,231 79	16,462 29
" " "	1910	46,809 13	147,147 52	18,976 64	20,300 77
" " "	1911	54,797 37	77,066 45	24,951 49	19,955 74
" " "	1912	18,227 10	29,706 21	27,054 50	28,798 51
" "	1913	45,941 17	13,726 84	27,588 62	26,762 40
" " "	1914	6,874 27	.....	28,537 49	26,426 47
Total	. .	*4,994,372 51	280,098 04	343,939 39	292,049 54

* Conforme aux comptes publics, 1914, page 4.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL SOULANGES.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	...	.....	.....	.....	.....
" " depuis..	1892	54,235 76	.....	.....	.....
" " "	1893	210,336 24	.....	.....	.....
" " "	1894	723,380 95	.....	.....	.....
" " "	1895	752,016 53	.....	.....	.....
" " "	1896	535,939 07	.....	.....	.....
" " "	1897	363,126 06	.....	.....	.....
" " "	1898	1,016,401 00	.....	.....	.....
" " "	1899	1,442,824 22	.....	.....	.....
" " "	1900	693,806 24	.....	6,711 84	5,000 00
" " "	1901	462,626 36	115 00	25,154 78	5,888 77
" " "	1902	235,021 79	.....	22,672 50	2,267 13
" " "	1903	248,929 10	.....	31,987 06	10,362 23
" " "	1904	113,328 45	15,608 69	25,235 25	39,382 01
" " "	1905	34,202 71	30,406 25	25,432 49	21,174 84
" " "	1906	5,000 22	16,033 79	24,817 37	17,096 33
" " "	1907	13,508 88	3,216 29	19,964 04	15,604 71
" " "	1908	50,634 01	4,245 18	28,988 36	35,687 11
" " "	1909	17,795 79	12,363 78	32,324 20	34,802 37
" " "	1910	153,022 23	2,299 93	32,851 69	46,287 16
" " "	1911	102,699 69	3,999 58	32,283 03	37,532 93
" " "	1912	286,787 88	14,375 47	36,871 50	38,554 54
" " "	1913	180,816 28	.....	38,080 18	27,221 50
" " "	1914	81,235 56	16,117 84	38,904 16	25,383 32
Total	.....	*7,777,675 02	118,781 80	422,278 45	362,244 95

* Inclus dans le total des travaux du fleuve St-Laurent et des canaux, *voir* page 53.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CÁNAL ET ECLUSE STE-ANNE.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Déboursés du gouvernement antérieurement à la Confédération	...	134,456 51	...	...	...
Déboursés du gouvernement depuis la Conféd., de 1868 à 1879, inclusivement	...	137,051 78	2,479 57	20,238 18	29,091 00
" "	1880	3,054 68	...	2,152 57	1,704 71
" "	1881	69,042 76	...	2,553 02	3,257 92
" "	1882	193,158 36	...	2,611 30	2,343 99
" "	1883	172,959 95	...	2,569 86	3,448 83
" "	1884	142,006 25	...	2,775 32	2,725 49
" "	1885	93,679 57	...	2,618 60	4,042 04
" "	1886	129,681 67	...	2,611 90	5,803 01
" "	1887	45,276 08	6,054 10	2,537 41	1,499 96
" "	1888	18,910 55	1,372 59	2,505 61	1,380 75
" "	1889	24,786 33	...	2,569 22	1,730 79
" "	1890	6,151 14	...	2,571 04	1,525 51
" "	1891	...	8,173 69	2,505 69	1,503 56
" "	1892	...	25,471 61	2,571 28	1,666 21
" "	1893	...	6,521 88	2,581 08	2,800 03
" "	1894	...	3,497 56	2,640 00	2,799 63
" "	1895	...	3,694 33	2,508 14	3,025 91
" "	1896	...	...	2,495 54	4,993 89
" "	1897	...	...	2,357 51	1,688 12
" "	1898	...	...	1,904 10	1,699 44
" "	1899	...	...	1,920 12	1,997 96
" "	1900	...	...	1,840 51	2,679 21
" "	1901	...	...	1,895 89	3,999 02
" "	1902	...	...	1,994 52	3,015 97
" "	1903	...	1,984 39	2,072 17	4,684 42
" "	1904	...	...	2,292 94	2,244 13
" "	1905	...	...	2,151 01	6,091 44
" "	1906	...	...	2,259 16	2,294 86
" "	1907	...	2,449 96	1,595 62	901 47
" "	1908	...	2,501 42	2,248 29	1,693 63
" "	1909	...	199 67	2,292 19	4,290 57
" "	1910	...	2,339 76	2,267 60	2,446 28
" "	1911	...	2,880 93	2,315 34	2,628 91
" "	1912	...	...	2,770 51	2,738 40
" "	1913	...	...	2,769 63	2,298 26
" "	1914	...	7,379 94	2,896 86	6,799 35
Total	...	*1,170,215 63	77,001 40	103,459 73	129,534 67

* Compris dans le coût des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 48.

Construction primitive	$ 134,456 51
Agrandissement, y compris la nouvelle écluse	1,035,759 12
	$ 1,170,215 63

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

FLEUVE SAINT-LAURENT ET CANAUX, LEVÉS HYDROGRAPHIQUES, ETC.

—	Exercice terminé.	Imputable sur le capital.				Imputable sur le revenu.
		Chenal nord.	Biefs.	Chenal des Galops.	Total.	
		$ c.	$ c.	$ c.	$ cts.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération.....	.....	.....	.....	.....	18,442 85	98,378 46
Dépensé par le gouvernement, de 1873 à 1881, inclusivement	.....	.....	.....	.....	208,965 88	.....
Dépensé par le gouvern. depuis ..	1882	.....	6,933 45	22,000 00	28,933 45	.....
" " " ..	1883	.....	3,574 31	41,300 00	44,874 31	.....
" " " ..	1884	.....	15,546 03	74,300 00	89,846 03	.....
" " " ..	1885	.....	13,710 17	101,400 00	115,110 17	.....
" " " ..	1886	.....	16,251 73	99,800 00	116,051 73	.....
" " " ..	1887	.....	20,037 31	54,400 00	74,437 31	.....
" " " .	1888	.....	16,082 85	40,400 00	56,482 85	.....
" " " ..	1889	.....	1,293 92	17,200 00	18,493 92	.....
" " " ..	1890	.....	18,279 91	5,700 00	23,979 91	.....
" " " ..	1891	.....	35,137 25	.....	35,137 25	.....
" " " ..	1892	.....	59,779 31	.....	59,779 31	.....
" " " ..	1893	.....	52,643 39	.....	52,643 39	.....
" " " ..	1894	.....	13,721 66	.....	13,721 66	.....
" " " ..	1895	.....	1,223 72	181,552 03	182,775 75	.....
" " " ..	1896	.....	7,457 05	.....	7,457 05	.....
" " " ..	1897	.....	12,347 31	.....	12,347 31	.....
" " " ..	1898	171,336 65	7,491 11	32,710 00	211,537 76	.....
" " " ..	1899	461,979 50	9,366 47	42,430 00	513,775 97	.....
" " " ..	1900	225,000 00	72,484 41	50,000 00	347,484 41	.....
" " " ..	1901	184,790 34	19,389 75	91,211 97	295,392 06	.....
" " " ..	1902	125,000 00	29,268 64	24,037 85	178,306 49	.....
" " " ..	1903	126,833 94	16,432 28	25,000 00	168,266 22	.....
" " " ..	1904	68,595 42	9,634 66	6,450 00	84,680 08	.....
" " " ..	1905	93,025 89	25,743 51	49,734 70	168,504 10	.....
" " " ..	1906	83,028 98	.....	26,506 26	109,535 24	.....
" " " ..	1907	61,528 34	.....	13,350 00	74,878 34	.....
" " " ..	1908	40,500 00	.....	12,976 77	53,476 77	.....
" " " ..	1909	42,770 45	.....	25,378 21	68,148 66	.....
" " " ..	1910	34,389 32	.....	2,057 86	36 447 18	13,694 97
" " " ..	1911	.....	.....	.....	.....	16,224 68
" " " ..	1912	.....	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1913	.....	.....	.....	.....	.....
" " " ..	1914	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	....	1,718,778 83	483,830 20	1,039,895 65	3,469,913 41*	128,298 11

* Dans ce total sont inclus les dépenses sur le compte du capital de $227,408.73 sur le fleuve Saint Laurent et les canaux pour une période antérieure à 1882.

FLEUVE SAINT-LAURENT ET CANAUX, ARPENTAGES, ETC.

Fleuve Saint-Laurent et canaux, comme ci-dessus.....	$ 3,469,913 41
Canal Beauharnois, *voir* page 40.....	1,636,690 26
Canal Cornwall " 43	7,242,804 21
Canal Williamsburg " 60 et 61.....	10,491,098 07
Lac Saint-Louis " 46.....	298,176 11
Canal Soulanges " 51.....	7,777,675 02
Canal Lachine, depuis avant la confédér. jusqu'au 30 juin 1875, *voir* page 45.	2,950,104 15
Lac Saint-François, *voir* page 46.....	75,906 71
Conforme au bilan des Comptes publics, 1914, page 4,.....	$ 33,942,367 94

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

W. C. LITTLE,
Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

ECLUSE DE SAINT-OURS.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouv. antérieurem. à la confédération	.....	121,537 65	.....	.....	.....
" de 1868 à 1879 inclusivem.	....	.....	.....	19,459 64	13,909 87
" depuis..	1880	.....	.....	1,614 01	705 54
" "	1881	.....	.....	1,741 97	1,299 77
" "	1882	.....	.....	2,002 71	1,902 41
" "	1883	.....	17,230 32	2,361 65	2,188 08
" "	1884	.....	5,279 87	2,315 37	1,494 99
" "	1885	.....	4,700 64	2,271 57	3,652 63
" "	1886	.....	.....	2,311 70	4,143 47
" "	1887	.....	.....	2,175 37	5,864 78
" "	1888	.....	.....	2,216 04	2,801 17
" "	1889	.....	17,964 45	2,421 14	2,002 63
" "	1890	.....	24,571 96	2,138 40	1,935 44
" "	1891	.....	21,696 74	2,011 08	4,460 16
" "	1892	.....	3,585 34	2,168 44	1,944 33
" "	1893	.....	.....	2,136 66	1,994 34
" "	1894	.....	.....	2,216 68	924 55
" "	1895	.....	.....	2,161 63	915 50
" "	1896	.....	.....	2,094 91	1,678 49
" "	1897	.....	.....	2,135 60	707 06
" "	1898	.....	.....	2,049 67	692 04
" "	1899	.....	.....	2,244 12	1,494 93
" "	1900	.....	1,596 88	2,181 43	2,681 10
" "	1901	.....	3,610 06	2,128 25	1,681 44
" "	1902	.....	15,549 27	2,262 39	984 36
" "	1903	.....	9,344 89	2,288 63	1,671 83
" "	1904	.....	7,984 41	2,334 67	1,690 61
" "	1905	.....	14,900 90	2,479 66	1,716 35
" "	1906	.....	7,307 39	2,582 95	3,872 75
" "	1907	.....	4,200 00	2,064 62	1,142 79
" "	1908	.....	3,338 79	2,894 76	2,121 43
" "	1909	.....	.....	2,994 78	3,693 19
" "	1910	.....	1,925 08	4,137 64	1,752 66
" "	1911	.....	1,200 23	3,527 69	2,353 81
" "	1912	4,306 28	3,998 58	3,584 10	2,259 46
" "	1913	.....	2,678 37	3,530 02	2,449 44
" "	1914	1,384 63	1,364 71	4,599 36	2,015 86
Total ...	.....	*127,228 56	174,028 88	105,839 31	88,799 26

* Compris dans le coût total du canal de Chambly et de la rivière Richelieu, *voir* page 42.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL SAINT-PIERRE.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouv. avant la confédération..	.....	156,523 32	.....	.....	.....
" de 1868 à 1879 inclusivem.	.....	300,564 93	46,193 57	4,607 66	15,682 80
" depuis.....	1880	80,120 54	.....	400 00	.....
" "	1881	69,434 76	.....	959 58	.....
" "	1882	484 00	.....	1,920 54	200 63
" "	1883	.....	.....	2,089 19	232 42
" "	1884	2,471 40	.....	2,601 47	367 85
" "	1885	16,820 15	.....	1,929 11	183 11
" "	1886	2,316 85	.....	2,360 67	297 81
" "	1887	1,087 75	750 00	2,777 13	343 23
" "	1888	.....	.....	3,217 77	1,588 40
" "	1889	.....	500 00	3,085 29	353 38
" "	1890	.....	.....	3,110 15	255 34
" "	1891	972 65	510 53	3,255 30	312 02
" "	1892	14,387 00	30,936 82	3,007 70	1,461 24
" "	1893	811 59	9,987 78	2,938 15	1,856 30
" "	1894	437 05	3,852 21	2,935 94	1,986 70
" "	1895	868 44	26,222 46	2,499 81	353 55
" "	1896	1,455 21	16,743 64	2,182 04	260 90
" "	1897	.....	.....	2,728 38	1 20
" "	1898	.....	111 70	2,785 25	453 85
" "	1899	.....	.....	2,819 86	456 61
" "	1900	.....	.....	2,833 24	1,483 30
" "	1901	.....	2,311 26	2,730 44	841 63
" "	1902	.....	10,014 43	2,939 81	274 44
" "	1903	.....	.....	2,836 49	764 11
" "	1904	.....	.....	3,126 94	122 45
" "	1905	.....	3,000 10	2.969 90	1,095 90
" "	1906	.....	.....	3,239 19	253 65
" "	1907	.....	.....	2,468 78	246 87
" "	1908	.....	.....	3.371 13	942 64
" "	1909	.....	.....	3,282 22	532 78
" "	1910	.....	.....	3,449 43	238 14
" "	1911	.....	.....	4,180 96	473 44
" "	1912	.....	5,208 18	4,768 20	361 49
" "	1913	.....	39,143 77	5,144 13	807 78
" "	1914	.....	48,455 79	5,251 36	618 88
		648,755 64	.....	.....	.....
MOINS—Remboursements en 1897-8....	.....	208 50	.....	.....	.....
Total	....	*648,547 14	243,942 24	106,803 21	35,704 84

* Dépenses telles que ci-dessus.....$ 648,547 14
Moins les déboursés faits avant la confédération.... 156,523 32

Conformes aux Comptes publics, 1914, page 4.....$ 492,023 82

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL TAY.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la confédération	1882	.....	748 65		
" " " ..	1883	4,831 80	.....	.....	.....
" " " ..	1884	50,878 12	.....	.....	.....
" " " ..	1885	92,473 97	.....	.....	.....
" " " ..	1886	65,561 51	.....	.....	.....
" " " ..	1887	49,617 92	.....	.....	.....
" " "	1888	54,166 57	.....	.....	.....
" " " ..	1889	89,486 18	.....	.....	.....
" " " ..	1890	22,226 23	.....	*	*
" " " ..	1891	17,114 78	.....	*	*
" " " ..	1892	29,771 65	.....	*	*
" " " ..	1893	.....	.....	*	*
" " " ..	1894	.....	.....	*	*
" " " ..	1895	.....	.....	*	*
" " " ..	1896	.....	.....	*	*
" " " ..	1897	10,720 50	.....	*	*
" " " ..	1898	.....	.....	*	*
" " " ..	1899	.....	.....	*	*
" " " ..	1900	2,750 00	.....	*	*
Total.....	.....	†489,599 23	748,65	*	*

* Compris dans le canal Rideau depuis 1890. Pas de déboursés depuis 1900.
† Conforme aux comptes publics, 1914, page 4.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE TRENT.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement avant la confédération.	....	309,371 31	.....	.....	.....
" depuis " .	1880	561 50	.....	1,188 92	3,568 89
" " " ..	1881	.....	.....	2,489 93	2,233 50
" " " ..	1882	.....	5,836 51	2,011 92	8,115 50
" " " ..	1883	40,767 16	9,303 66	2,235 50	3,047 42
" " " ..	1884	120,393 91	6,198 57	2,208 64	5,264 35
" " " ..	1885	121,382 84	.....	3,303 87	4,653 50
" " " ..	1886	75,103 30	.....	1,639 75	5,917 88
" " " .	1887	179,541 63	.....	1,938 08	6,008 88
" " " ..	1888	114,879 35	.....	1,770 29	5,151 42
" " " ..	1889	47,592 13	29,677 92	3,242 05	5,935 94
" " " ..	1890	58,644 50	11,522 65	3,450 99	730 55
" " " ..	1891	9,826 49	3,164 81	3,803 66	4,888 98
" " " ..	1892	4,457 28	6,506 97	3,695 85	4,721 85
" " " ..	1893	5,962 47	10,838 90	3,739 86	2,087 17
" " " ..	1894	3,412 32	20,403 93	3,785 47	4,988 59
" " " ..	1895	53,907 70	21,143 41	4,184 18	3,374 49
" " " ..	1896	292,976 08	6,185 75	4,349 34	3,329 97
" " " ..	1897	486,575 70	13,880 37	4,965 39	3,497 90
" " " ..	1898	351,273 31	8,991 54	5,034 60	4,998 80
" " " ..	1899	166,611 49	6,179 79	5,048 72	6,454 49
" " " ..	1900	334,583 01	8,043 39	5,131 52	9,989 26
" " " ..	1901	284,503 89	10,494 82	5,254 51	13,075 89
" " " ..	1902	449,075 45	26,165 93	5,575 52	14,984 88
" " " ..	1903	523,950 74	18,548 58	6,993 25	10,791 15
" " " ..	1904	489,038 44	21,228 55	7,237 05	21,179 12
" " " ..	1905	333,261 75	36,853 28	12,071 88	26,056 78
" " " ..	1906	319,789 49	26,030 36	17,440 68	33,398 85
" " " ..	1907	153,045 42	35,360 10	19,229 25	36,516 47
" " " ..	1908	343,176 05	96,315 87	32,826 38	33,382 94
" " " ..	1909	1,099,836 38	80,517 65	32,028 57	44,849 83
" " " ..	1910	1,000,000 00	59,483 51	36,800 42	54,206 13
" " " ..	1911	1,682,449 32	78,914 08	38,019 33	40,178 54
" " " ..	1912	1,746,095 48	97,254 20	44,811 08	50,175 72
" " " ..	1913	1,162,605 75	41,499 98	47,431 26	50,049 83
" " " ..	1914	1,146,383 31	38,259 19	48,777 82	54,184 46
Total	.... *	13,611,034 95	834,804 27	423,715 53	581,989 92

* Dépense totale sur compte du capital comme ci-cessus..... .... $13,611,034 95
MOINS—Dépenses antérieures à la confédération.....$ 309,371 31
" Année 1880 .... 561 50
309,932 81

Conforme au bilan des Comptes publics, 1914, page 4..... .....$13,301,102 14

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL WELLAND.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial	....	222,220 00	.....	.....	.....
Dépensé par le gouvern. avant la Confédération	.....	7,416,019 83	.....	.....	.....
" " de 1868 à 1879 compris	.....	9,445,618 44	125,341 53	583,160 88	771,359 96
" " depuis	1880	1,252,924 75	.....	63,198 10	76,535 25
" " "	1881	1,242,943 37	6,593 19	56,398 04	69,249 53
" " "	1882	603,402 17	13,664 80	74,641 51	84,374 97
" " "	1883	549,433 29	5,979 03	109,207 21	72,707 62
" " "	1884	432,336 21	.....	113,276 87	90,926 97
" " "	1885	463,505 38	6,150 21	112,670 00	91,534 66
" " "	1886	215,380 75	1,359 00	111,660 22	69,507 48
" " "	1887	1,071,073 87	3,828 67	109,371 69	77,440 80
" " "	1888	429,720 94	10,740 86	110,806 01	86,518 97
" " "	1889	225,910 21	43,803 80	113,587 05	77,547 77
" " "	1890	117,633 22	51,648 28	109,202 02	72,686 19
" " "	1891	36,371 03	19,767 73	107,662 63	82,548 30
" " "	1892	29,541 21	9,008 80	104,673 73	73,771 87
" " "	1893	8,259 94	25,103 13	104,926 73	65,016 84
" " "	1894	1,571 78	13,430 20	102,018 80	53,053 71
" " "	1895	3,809 35	24,245 02	90,438 07	48,270 94
" " "	1896	1,677 67	18,768 99	87,988 11	62,542 64
" " "	1897	2,282 35	22,283 06	88,095 20	41,247 81
" " "	1898	.....	34,803 25	84,806 54	59,571 66
" " "	1899	.....	30,099 84	86,110 88	56,270 60
" " "	1900	18,167 29	37,164 84	84,888 36	59,507 64
" " "	1901	224,536 96	87,777 43	86,889 24	72,055 89
" " "	1902	303,997 81	78,905 37	88,048 95	69,279 90
" " "	1903	315,819 49	94,127 21	90.684 05	72,004 59
" " "	1904	555,751 00	31,140 58	91,115 35	85,717 88
" " "	1905	890,457 82	34,559 42	91,928 96	111,418 62
" " "	1906	715,198 24	28,799 66	107,932 96	78,704 93
" " "	1907	480,305 03	56,036 47	75,031 24	53,247 50
" " "	1908	806,760 46	138,430 19	108,101 56	78,460 40
" " "	1909	255,986 16	129,489 99	115,934 78	88,409 53
" " "	1910	168,247 17	75,233 28	136,783 47	77,723 23
" " "	1911	236,429 80	28,688 57	128,000 33	92,739 05
" " "	1912	159,946 87	28,238 13	149,848 27	105,056 89
" " "	1913	347,711 15	39,674 82	156,598 55	93,231 29
" " "	1914	192,346 90	77,476 08	173,368 13	102,520 46
Total	..... *	29,443,297 91	1,432,361 43	4,209,054 49	3,422,762 34

* Dépense totale comme ci-dessus	$ 29,443,297 91
Moins dépenses faites par le gouvernement impérial	222,220 00
Conforme au bilan des comptes publics, 1914, page 4	$ 29,221,077 91
Premiers frais de constr., y compris ceux du premier agrandiss.	$ 7,693,824 03
Agrandissement, y compris le nouveau canal Welland	21,749,472 98
Dépense totale comme ci-dessus	$ 29,443,297 91

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

W. C. LITTLE,
Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL WELLAND.

—	Exercice terminé.	Capital.
		$ c.
Dépenses faites par le gouvernement depuis la confédération.....	1914	994,257 60
Total.....		994,257 60

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Fin.*

CANAL WILLIAMSBURG.

—	Exercice terminé.	Capital.				Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		Pointe-Farran.	Galops.	Rapide Plat.	Total.			
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernsment antérieurement à la confédération étant le montant de la construction primitive	....	....	....	....	1,320,655 54	....	....	....
Frais du gouvernement depuis la confédération	1868	....	....	....	....	....	5,745 97	6,442 41
" " "	1869	....	....	....	....	....	5,769 81	5,670 88
" " "	1870	....	....	....	....	....	5,573 13	6,546 16
" " "	1871	....	....	....	....	....	6,382 17	5,308 41
" " "	1872	....	....	....	....	1,077 00	5,542 94	3,230 07
" " "	1873	....	....	....	....	....	6,424 49	7,347 75
" " "	1874	....	....	....	....	....	6,857 19	7,395 92
" " "	1875	....	....	....	....	....	6,547 62	4,110 29
" " "	1876	....	....	....	....	....	7,418 39	11,690 98
" " "	1877	....	....	....	....	....	7,388 08	10,053 61
" " "	1878	....	....	....	....	....	7,430 11	4,449 78
" " "	1879	....	....	....	....	....	7,517 20	3,549 71
" " "	1880	....	....	....	....	....	7,590 15	3,999 77
" " "	1881	....	....	....	....	....	7,572 35	5,020 73
" " "	1882	....	....	....	....	....	7,589 44	7,447 69
" " "	1883	....	....	....	13 19	....	7,423 48	7,299 39
" " "	1884	....	....	....	2,473 44	....	7,757 04	7,349 37
" " "	1885	....	70,764 07	32,473 05	103,237 12	....	7,696 67	8,198 03
" " "	1886	....	78,014 92	71,820 79	149,835 71	....	7,671 54	7,847 05
" " "	1887	....	32,862 02	82,990 98	115,853 00	....	7,635 54	7,904 76
" " "	1888	....	16,628 95	53,499 34	70,128 29	1,613 67	7,646 79	8,190 13
" " "	1889	....	37,661 15	22,206 11	59,867 26	....	7,485 28	8,794 61
" " "	1890	....	126,417 42	12,660 95	139,078 37	....	8,954 53	8,191 69
" " "	1891	2,853 76	172,779 88	55,036 96	230,670 60	....	8,678 25	7,987 40
" " "	1892	....	218,511 17	158,034 15	376,545 32	797 83	9,458 33	8,551 32
" " "	1893	....	154,524 01	217,669 28	372,193 29	3,675 00	8,676 03	8,347 97
" " "	1894	....	223,992 81	274,397 42	498,390 23	....	10,230 09	7,029 95
" " "	1895	....	118,464 53	228,892 70	347,357 23	13,720 36	9,675 09	7,371 37
" " "	1896	4,980 00	150,744 16	286,396 96	442,121 12	8,607 04	9,588 51	9,036 00
" " "	1897	....	262,793 78	205,480 55	468,274 33	3,880 76	8,697 54	8,210 71
" " "	1898	231,321 44	734,492 07	116,072 55	1,081,886 06	....	10,708 66	8,032 84

" " "	1899	346,956 54	987,186 44	57,869 18	1,392,012 16	7,410 00	9,960 64	10,000 00
" " "	1900	100,534 64	752,799 27	14,298 74	867,632 65	4,137 04	11,090 06	10,897 79
" " "	1901	111,158 39	390,112 78	76,501 57	577,772 74	.....	12,342 32	11,755 09
" " "	1902	42,209 89	421,945 81	137,818 22	601,973 92	.....	14,403 28	13,673 26
" " "	1903	10,266 92	320,354 92	18,483 34	349,105 18	.....	15,246 91	20,092 79
" " "	1904	18,700 00	256,536 30	26,774 27	302,010 57	1,978 85	20,570 17	19,430 05
" " "	1905	8,108 99	292,337 29	8,109 98	{ 8,209 63 308,556 26 }	5,573 69	23,399 45	21,492 46
" " "	1906	.....	140,920 65	.....	140,920 65	20,493 00	17,289 42	16,148 66
" " "	1907	.....	45,782 52	754 91	46,537 43	18,405 65	13,953 58	8,501 57
" " "	1908	.....	100,312 81	.....	100,512 81	16,635 15	19,441 86	18,563 82
" " "	1909	.....	11,987 59	.....	11,987 59	3,744 50	22,638 02	23,454 80
" " "	1910	.....	.....	.....	.....	.....	20,682 88	29,645 76
" " "	1911	.....	.....	.....	.....	2,622 39	21,893 61	21,681 75
" " "	1912	.....	.....	.....	3,200 00	43,965 21	25,753 98	26,875 25
" " "	1913	.....	1,372 82	.....	1,372 82	88,974 46	32,269 54	28,214 13
" " "	1914	.....	913 56	.....	913 56	35,155 43	32,194 46	34,701 99
Total	.....	877,090 57	6,121,213 70	2,158,242 00	*10,491,098 07	282,467 03	552,464 59	535,735 92

* Construction originale..... $ 1,320,655 54
Coût de l'agrandissement..... 9,170,442 53

Total..... $10,491,098 07

Compris dans le total de la rivière Saint-Laurent et canaux, *voir* page 53.

W C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions et agrandissement des canaux, jusqu'au 31 mars 1914.

Canal.	Construction.	Agrandissement	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Beauharnois	1,636,690 26	.....	1,636,690 26
*Carillon et Grenville	63,053 64	4,119,039 32	4,182,092 96
Chambly	637,056 76	94,639 76	731,696 52
Cornwall	1,945,624 73	5,297,179 48	7,242,804 21
Culbute	382,391 46	.....	382,391 46
Lachine	2,589,532 85	11,173,882 04	13,763,414 89
Lac Saint-François	.....	75,906 71	75,906 71
Lac Saint-Louis	.....	298,176 11	298,176 11
Murray	1,248,946 71	.....	1,248,946 71
Rideau	4,084,323 37	83,130 84	4,167,454 21
Sault-Sainte-Marie	4,994,372 51	.....	4,994,372 51
Soulanges	7,777,675 02	.....	7,777,675 02
Sainte-Anne, écluse et canal	134,456 51	1,035,759 12	1,170,215 63
Fleuve Saint-Laurent et canaux	18,442 85	3,451,470 56	3,469,913 41
Saint-Ours	121,537 65	5,690 91	127,228 56
Saint-Pierre	648,547 14	.....	648,547 14
Tay	489,599 23	.....	489,599 23
Trent	13,611,034 95	.....	13,611,034 95
Welland	7,693,824 03	21,749,473 88	29,443,297 91
Canal Welland	994,257 60	.....	994,257 60
Williamsburg: Pointe Farran	.....	877,090 57	.....
Williamsburg: Galops	.....	6,121,213 70	10,491,098 07
Williamsburg: Rapide Plat	.....	2,158,242 00	
Williamsburg: Williamsburg	1,320,655 54	13,896 26	.....
Total	50,392,022 81	56,554,791 26	106,946,814 07

* Non compris les constructions effectées par le gouvernement impérial ; les archives concernant les dépenses ont été détruites lors de l'incendie du bureau des terres de l'artillerie, à Montréal, en 1852, où elles étaient conservées.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

RECAPITULATION.

Dépenses annuelles sur les canaux et revenu perçu au 31 mars 1914.

——	Exercice terminé.	Capital.	Revenu.	Revenu. Personnel.	Revenu. Réparations.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses du gouvernement antérieurement à la confédération, y compris les déboursées du gouv. impérial.	.....	20,593,866 13	98,378 46	....	.. ..	... .
Dépenses du gouvernement de 1868 à 1879 inclusivem.	.... .	17,004,842 55	515,196 21	1,830,398 92	1,832,998 61	5,079,068 36
Dép. du gouv. depuis la conf.	1880	2,123,366 34	.....	195,039 33	147,167 52	341,598 14
" " ..	1881	2,075,891 65	7,246 69	197,573 62	154,653 63	361,558 17
" " ..	1882	1,593,174 09	55,025 03	224,572 61	187,399 02	325,231 54
" " ..	1883	1,763,001 97	62,503 14	269,415 01	178,617 86	361,604 01
" " ..	1884	1,577,295 42	60,993 99	280,657 29	192,219 38	372,561 69
" " ..	1885	1,504,621 47	58,298 29	280,226 20	201,708 47	321,289 47
" " ..	1886	1,333,324 80	31,984 02	282,323 63	198,251 97	328,977 43
" " .	1887	1,783,698 16	65,983 06	285,172 62	198,888 84	321,784 88
" " ..	1888	1,033,118 34	120,561 59	292,458 76	201,928 93	317,902 04
" " ..	1889	972,918 43	162,015 49	301,040 23	240,261 36	333,188 90
" " ..	1890	1,026,364 24	146,853 54	290,516 63	176,089 00	354,816 92
" " ..	1891	1,318,092 15	165,843 87	294,562 12	204,768 45	349,431 90
" " ..	1892	1,437,149 30	194,129 61	293,115 58	231,089 54	324,475 24
" " ..	1893	2,069,573 30	196,185 84	291,048 97	204,759 39	357,089 87
" " ..	1894	3,027,164 19	110,512 07	294,446 34	179,630 13	387,788 97
" " ..	1895	2,452,273 65	216,057 58	281,477 04	164,033 71	339,890 49
" " ..	1896	2,258,778 97	85,820 49	292,121 05	209,321 60	339,538 72
" " ..	1897	2,348,636 91	101,205 74	287,970 36	178,385 47	384,780 53
" " ..	1898	3,207,249 79	82,400 55	280,872 44	203,478 86	407,652 81
" " ..	1899	3,899,877 31	82,205 60	280,628 57	202,312 36	369,044 38
" " ..	1900	2,639,564 93	120,653 93	292,609 24	227,626 97	322,642 86
" " ..	1901	2,360,569 89	135,500 57	314,095 04	262,876 07	315,425 69
" " ..	1902	2,114,689 88	213,044 91	317,838 61	263,768 27	300,413 68
" " ..	1903	1,823,273 61	275,103 58	390,281 82	294,113 92	230,213 15
" " ..	1904	1,880,787 20	298,678 23	381,016 82	350,278 54	† 79,536 51
" " ..	1905	2,071,593 72	352,855 43	431,499 60	401,742 79	78,009 21
" " ..	1906	1,552,121 21	310,716 70	447,962 92	375,889 60	108,067 76
" " .	1907	887,838 61	254,423 18	329,629 63	287,231 03	105,003 15
" " ..	1908	1,708,156 37	483,250 11	473,638 95	411,660 53	144,882 13
" " ..	1909	1,868,834 45	699,304 73	475,515 04	433,958 10	199,501 26
" " ..	1910	1,650,706 64	459,835 62	515,585 16	491,793 02	193,384 28
" " ..	1911	2,349,474 49	385,534 55	511,305 94	471,530 32	221,138 49
" " ..	1912	2,554,938 91	384,860 73	585,899 54	555,709 95	264,114 48
" " ..	1913	2,255.448 21	292,960 26	605,248 57	535,135 66	307,567 66
" " ..	1914	2,824,536 79	351,397 24	642,844 68	574,038 68	380,188 06
*Total.....	.....	106,946,814 07	7,637,520 63	14,040,608 88	11,625,317 55	15,329,362 83

* Ce chiffre ne comprend pas la dépense imputée sur les canaux en général mais seulement le montant dépensé sur les canaux spécifiés.

† Droits de péage abolis cette année.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

DEBOURSES DIVERS POUR CANAUX.

ETAT indiquant les déboursés faits de la confédération au 31 mars 1914.

	Exercice terminé.	Capital.	Revenu.	Recettes.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Déboursés faits par le gouv., de 1868 à 1879	.....	.....	1,860 00	104,726 70	106,586 70
Déboursés faits par le gouv., depuis.....	1880	.....	2,561 55	323 16	2,884 71
" " "	1881	.....	2,338 41	5,535 22	7,873 63
" " "	1882	.....	.....	9,826 23	9,826 23
" " "	1883	.....	11,781 27	6,978 54	18,759 81
" " "	1884	.....	7,486 62	8,305 41	15,792 03
" " "	1885	.....	16,725 47	1,210 61	17,936 08
" " "	1886	.....	20,323 62	776 30	21,099 92
" " "	1887	.....	23,512 00	649 04	24,161 04
" " "	1888	.....	34,533 07	5,799 83	40,332 90
" " "	1889	.....	10,091 87	5,207 64	15,299 51
" " "	1890	.....	16,426 69	49,550 21	65,976 90
" " "	1891	.....	16,925 31	56,922 05	73,847 36
" " "	1892	.....	6,540 49	65,074 07	71,614 56
" " "	1893	.....	8,498 41	63,965 54	72,463 95
" " "	1894	.....	2,883 11	60,265 22	63,148 33
" " "	1895	.....	4,132 28	60,769 56	64,901 84
" " "	1896	.....	10,893 40	70,340 22	81,233 62
" " "	1897	.....	2,937 47	62,777 12	65,714 59
" " "	1898	.....	1,719 69	56,284 42	58,004 11
" " "	1899	.....	1,318 79	66,850 29	68,169 08
" " "	1900	.....	11,873 35	58,836 57	70,709 92
" " "	1901	.....	12,267 99	61,938 61	74,206 60
" " "	1902	.....	3,658 23	65,770 65	69,428 88
" " "	1903	.....	2,491 84	63,175 19	65,667 03
" " "	1904	.....	3,730 79	66,067 30	69,798 09
" " "	1905	.....	1,498 14	64,515 07	66,013 21
" " "	1906	.....	9,160 44	62,171 45	71,331 89
" " "	1907	.....	9,687 55	66,251 27	75,938 82
" " "	1908	14,999 70	24,760 08	105,518 99	145,278 77
" " "	1909	5,034 00	28,819 54	106,065 87	139,919 41
" " "	1910	.....	29,421 06	111,755 68	141,176 74
" " "	1911	.....	54,734 48	103,398 27	158,132 75
" " "	1912	5,999 20	57,151 70	110,049 21	173,200 11
" " "	1913	3,809 24	39,026 95	121,370,46	164,206 65
" " "	1914	5,124 55	37,887 51	147,729 40	190,741 46
Total		34,966 69	529,659 17	2,076,751 37	2,641,377 23

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ETAT des recettes provenant des canaux au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1914.

Divisions de perception.	Quaiage, emmagasinage, droits de hâvre et autres.	Locataires des chutes d'eau et autres.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Welland	.....	588 00	588 00
Port-Colborne	88 40	6,701 26	6,789 66
Elévateur de Port-Colborne	101,422 78	.....	101,422 78
Port-Dalhousie	449 59	62,875 61	63,325 20
Totaux	101,960 77	70,164 87	172,125 64
Canaux du St-Laurent—			
Côteau Landing (Canal Beauharnois)	.....	14,788 15	14,788 15
" " (Canal Soulanges)	75 00	3,446 00	3,521 00
Cornwall	1,302 03	7,633 50	8,935 53
Cardinal—Canaux de Williamsburg	28 00	2,663 00	2,691 00
Lachine, Canal (Montréal)	15,052 97	133,942 81	148,995 78
" " (Lachine)	1,902 06	.....	1,902 06
Totaux	18,360 06	162,473 46	180,833 52
Canal Chambly	.....	594 00	594 00
Chambly	.....	.....	.....
St-Jeau	.....	15 00	15 00
St-Ours, Ecluse	.....	.....	.....
Totaux	.....	609 00	609 00
Canaux de l'Ottawa—			
Carillon & Grenville, Canal	.....	187 00	187 00
" " Grenville	.....	5 00	5 00
" " Carillon	10 00	339 00	349 02
Ecluse Ste-Anne	123 72	151 00	274 70
Canal des chutes des Chats	.....	1 00	1 00
Totaux	133 72	683 00	816 72
Canal Rideau	.....	1,968 00	1,968 00
Ottawa	346 50	3,516 90	3,863 40
Kingston-Mills	20 00	512 00	532 00
Smiths-Falls	35 00	172 20	207 20
Totaux	401 50	6,169 10	6,570 60
Canal St-Pierre	.....	2 00	2 00
Canal Murray	.....	235 00	235 00
Canal de Trent	10 00	18,451 42	18,461 42
Canal du Sault Ste-Marie	45 00	489 16	534 16
Grands totaux	120,911 05	259,277 01	380,188 06
Somme nette déposée au crédit du receveur général	.....	.....	380,188 06

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ÉTAT des loyers pour chutes d'eau et autres, indiquant la somme des loyers payés ou solde au 31 mars 1914.

Balance due 1er avril 1913.	Location de chutes d'eau, etc., 1913-14.	Loyers pour maison de l'éclusier.	Totaux.	Canaux.	Réduction pour surcharge.	Déposé au crédit du receveur général.		Balance due 31 mars 1914.	Totaux.
						Loyers pour maison de l'éclusier.	A compte de location de chutes d'eau.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
72,811 13	57,207 51	588 00	130,606 64	Welland	3,348 58	588 00	69,576 87	57,093 19	130,606 64
5,961 17	3,448 00	354 00	9,763 17	Williamsburg	.....	354 00	2,309 00	7,100 17	9,763 17
3,568 87	7,629 50	.....	11,198 37	Cornwall	.....	.....	7,633 50	3,564 87	11,198 37
7,177 84	14,858 15	.....	22,035 99	Beauharnois	736 00	.....	14,788 15	6,511 84	22,035 99
32,169 71	138,579 70	204 00	170,953 41	Lachine	11,966 40	204 00	133,738 81	25,044 20	170,953 41
886 84	119 00	594 00	1,599 84	Chambly	.....	594 00	15 00	990 84	1,599 84
6,634 11	4,333 50	1,968 00	12,935 61	Rideau	129 65	1,968 00	4,201 10	6,636 86	12,935 61
983 33	16,460 79	1,290 00	18,734 12	Trent	.....	1,290 00	17,161 42	282 70	18,734 12
77 51	490 84	.....	568 35	Sault Ste. Marie	19 19	.....	489 16	60 00	568 35
28,115 08	869 50	187 00	29,171 58	Carillon et Grenville	171 27	187 00	344 00	28,469 31	29,171 58
.....	3,050 00	396 00	3,446 00	Soulanges	.....	396 00	3,050 00	.....	3,446 00
5 00	41 00	350 00	396 00	Divers canaux	.....	350 00	39 00	7 00	396 00
158,390 59	247,087 49	5,931 00	411,409 08	.....Totaux	16,371 09	5,931 00	253,346 01	135,760 98	411,409 08

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

RÉCAPITULATION—Etat des déboursés par canal, au 31 mars 1914.

Canaux.	Capital.	Revenu.	Recettes.		Totaux.
			Personnel.	Réparations.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Baie Verte	.....	44,387 53	.....	.....	44,387 53
Beauharnois	1,636,690 26	265,810 84	649,574 89	525,691 23	3,077,767 22
Carillon et Grenville	4,182,092 96	351,431 74	735,948 95	528,788 63	5,798,262 28
Chambly	731,696 52	737,411 84	876,569 65	827,542 00	3,173,220 01
Cornwall	7,242,804 21	563,953 80	1,386,123 83	875,181 11	10,068,062 95
Ecluse Culbute	382,391 46	60,923 37	11,507 48	7,036 15	461,858 46
Lachine	13,763,414 89	1,397,987 56	2,448,967 19	1,817,686 93	19,428,056 57
Lac Saint-François	75,906 71	25,043 68	.....	.....	100,949 39
Lac Saint-Louis	298,176 11	.....	.....	.....	298,176 11
Murray	1,248,946 71	101,423 11	122,858 97	88,598 75	1,561,827 54
Rideau	4,167,454 21	516,615 31	1,541,503 22	1,505,971 31	7,731,544 65
Sault-Ste-Marie	7,777,675 02	118,781 80	422,278 45	362,244 95	8,680,980 22
Soulanges	4,994,372 51	280,098 04	343,939 39	292,049 54	5,910,459 48
Ecluse-Sainte-Anne	1,170,215 63	77,001 40	103,459 73	129,534 67	1,480,211 43
Riv. Saint-Laurent et canaux	3,469,913 41	128,298 11	.....	.....	3,598,211 52
Ecluse Saint-Ours	127,228 56	174,028 88	105,839 31	88,799 26	495,897 01
Ecluse Saint-Pierre	648,547 14	243,942 24	106,803 21	35,704 84	1,034,997 43
Tay	489,599 23	748 65	.....	.....	490,347 88
Trent	13,611,034 95	834,804 27	423,715 53	581,989 92	15,451,544 67
Welland	29,443,297 91	1,432,361 43	4,209,054 49	3,422,762 34	38,507,476 17
Canal Welland	994,257 60	.....	.....	.....	994,257 60
Williamsburg	1,334,551 80				
" Farran's Point	877,090 57				
" Galops	6,121,213 70	282,467 03	552,464 59	535,735 92	11,861,765 61
" Rapide Plat	2,158,242 00				
Total	106,946,814 07	7,637,520 63	14,040,608 88	11,625,317 55	140,250,261 13
*Dépenses génér. pour canaux	34,966 69	529,659 17	.....	2,076,751 37	2,641,377 23
Dépenses totales pour canaux	106,981,780 76	8,167,179 80	14,040,608 88	13,702,068 92	142,891,638 36

* Voir page 64.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

CHEMIN DE FER ANNAPOLIS ET DIGBY.

——	Année.	Capital.	Recettes.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouver. depuis la confédération	1889	9,847 27	.....
" " "	1890	381,942 75	.....
" " "	1891	196,869 36	
" " "	1892	26,129 89	.....
" " "	1893	2,190 62	.....
" " "	1894	1,675 36	.....
" " "	1895	570 55	.....
" " "	1896	.....	.....
" " "	1897	41,457 29	.....
" " "	1898	.....	.....
" " "	1899	.....	.....
" " "	1900	.....	.....
" " "	1901	.....	8,381 82
" " "	1902	.....	.....
" " "	1903	.....	.....
" " "	1904	.....	.....
" " "	1905	.....	.....
" " "	1906	.....	.....
" " "	1907	.....	.....
" " "	1908	.....	.....
" " "	1909	.....	.....
" " "	1910	.....	.....
" " "	1911	.....	.....
" " "	1912	.....	.....
" " "	1913	.....	.....
" " "	1914	.....	.....
Total	.....	*660,683 09	8,381 82

* De ce montant le parlement a voté en vertu de 52 Vic., chap. 8, la somme de $500,000 de subvention au chemin de fer des Comtés de l'Ouest, N.-E.

W. C LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

CHEMIN DE FER CANADA-EST.

—	Année.	Capital.
		$ cts.
Dépensé par le gouver. depuis la confédération	1905	800,000 00
" " "	1906	.....
" " "	1907	.....
" " "	1908	19,000 00
" " "	1909	.....
" " "	1910	.....
" " "	1911	.....
" " "	1912	.....
" " "	1913	.....
" " "	1914	.....
Total	.....	*819,000 00

* Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 75.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

—	Année.	Construction, y compris subvention de $25,000,000.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses faites par l'Etat depuis la confédération..	1871	30,148 32	....	.....
" " " ...	1872	489,428 16	.....	.....
" " " ...	1873	561,818 44	.....	.....
" " " ...	1874	310,224 88	.....	.....
" " " ...	1875	1,546,241 67	.....	.....
" " " ...	1876	3,346,567 06	.....	.....
" " " ...	1877	1,691,149 97	.....	.....
" " " ...	1878	2,228,373 13	.....	.....
" " " ...	1879	2,240,285 47	.....	.....
" " " ...	1880	4,044,522 72	78,892 01	104,975 69
" " " ...	1881	4,968,503 93	236,944 98	291,498 06
" " " ...	1882	(1) 4,589,075 79	1,786 20	.....
" " " ...	1883	(2) 10,033,800 04	266 09	.....
" " " ...	1884	(3) 11,192,722 02	327 02	.....
" " " ...	1885	(4) 9,900,281 53	.....	.....
" " " ...	1886	(5) 3,672,584 81	.....	.....
" " " ...	1887	(6) 915,057 49	.....	.....
" " " ...	1888	52,098 65	.....	.....
" " " ...	1889	86,716 07	.....	.....
" " " ...	1890	40,980 54	.....	.....
" " " ...	1891	37,367 00	.....	.....
" " " ...	1892	66,211 39	.....	.....
" " " ...	1893	413,836 49	.....	.....
" " " ...	1894	146,539 87	.....	.....
" " " ...	1895	49,209 77	.....	.....
" " " ...	1896	65,669 49	.....	.....
" " " ...	1897	14,054 50	.....	.....
" " " ...	1898	692 17	.....	.....
" " " ...	1899	8,418 53	.....	.....
" " " ...	1900	236 11	.....	.....
" " " ...	1901	8,978 87	.....	.....
" " " ...	1902	448 70	.....	.....
" " " ...	1903	.....	.....	.....
" " " ...	1904	33,076 39	.....	.....
" " " ...	1905	.....	.....	.....
" " " ...	1906	.....	.....	.....
" " " ...	1907	.....	.....	.....
" " " ...	1908	600 00	.....	.....
" " " ...	1909	937 77	.....	.....
" " " ...	1910	.....	.....	.....
" " " ...	1911	2,918 35	.....	.....
" " " ...	1912	.....	.....	.....
" " " ...	1913	.....	.....	.....
" " " ...	1914	.....	.....	.....
Total	...	*62,789,776 09	318,216 30	396,473 75

* Ceci s'accorde avec le bilan des Comptes publics, 1913–1914, page 8.

(1)	Comprenant.....	$ 2,210,000 00	à compte de subside.
(2)	"	5,323,076 60	"
(3)	"	7,254,208 27	"
(4)	"	6,862,201 00	"
(5)	"	2,890,427 00	"
(6)	"	460,087 13	"
		†$25,000,000 00	

† *Voir* aussi état page 84 pour cette dépense.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

W. C. LITTLE,
Comptable.

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la confédération	1887	76,501 89	.....
" " "	1888	689,450 50	.....
" " "	1889	1,083,276 60	.....
" " "	1890	1,170,523 62	.....
" " "	1891	521,441 62	.....
" " "	1892	99,936 96	.....
" " "	1893	59,982 74	.....
" " "	1894	158,770 61	.....
" " "	1895	*	.....
" " "	1896	*	.....
" " "	1897	405 00	.....
" " "	1898	389 60	.....
Total	.....	‡3,860,679 14	†

* Inclus dons le capital du chemin de fer Intercolonial. † Inclus dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

‡ Inclus dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, *voir* page 75.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la confédération	1886	85,610 69	.....
" " "	1887	2,299 62	.....
" " "	1888	500 17	.....
" " "	1889	.....	.....
" " "	1890	.....	.....
" " "	1891	.....	.....
" " "	1892	.....	.....
" " "	1893	.....	.....
Total	.....	88,410 48	.....
* Moins le montant reçu de la cité de Saint-Jean, N.-B.	.....	40,000 00	.....
Coût net	.....	48,410 48	.....

* Victoria, chap. 6, a cédé l'embranchement de Carleton à la cité de Saint-Jean, N.-B., pour la somme de $40,000, payée en mars 1893, au receveur général.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

CHEMIN DE FER DU COMTÉ DRUMMOND.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la confédération	1900	1,459,000 00	.....
" " "	1901	.....	.....
" " "	1902	5,000 00	.....
" " "	1903	.....	.....
" " "	1904	.....	.....
" " "	1905	.....	.....
" " "	1906	.....	.....
" " "	1907	.....	.....
" " "	1908	.....	.....
" " "	1909	.....	.....
" " "	1910	.....	.....
" " "	1911	.....	.....
" " "	1912	.....	.....
" " "	1913	.....	.....
" " "	1914	.....	.....
Total	.....	*1,464,000 00	.....

* Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 75.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

LIGNE EST PROLONGÉE.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la confédération.....	1884	1,284,311 97	10,033 77	30,767 66
" " "	1885	2,055 92	78,273 65	73,050 01
" " "	1886	183 79	94,756 06	66,893 11
" " "	1887	.....	94,254 04	64,107 10
" " "	1888	.....	90,954 73	70,552 20
" " "	1889	34,235 73	90,719 04	72,436 65
" " "	1890	.....	79,102 77	84,658 95
" " "	1891	3,255 40	*	†
Total.....	.....	‡1,324,042 81	538,094 06	462,465 68

* Compris dans frais de ch. de fer Intercolonial † Compris dans les recettes du ch. de fer Intercolonial.
‡ Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 75.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE-D'HUDSON.

——	Année.	Capital.
		$ c.
Frais du gouvernement depuis la confédération.....	1909	92,427 83
" "	1910	53,042 63
" "	1911	184,149 81
" "	1912	159,632 00
" "	1913	1,009,063 15
" "	1914	4,498,717 25
Total.....	.....	6,087,032 67

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

—	Année.	Construction.	Revenu.	Frais d'exploitation, y compris le ch. de fer d'emb. de Windsor.	Revenu perçu, y compris le chemin de fer d'embranc. de Windsor.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé avant la confédération	.....	10,766,725 54	.....	.....	.....
" depuis 1868 à 1879 inclus	.....	25,847,852 40	.....	13,382,773 41	3,670,469 65
" " "	1880	2,048,014 60	.....	1,607,956 70	1,520,310 45
" " "	1881	608,732 80	.....	1,780,353 53	1,777,856 76
" " "	1882	585,568 79	.....	2,080,592 37	2,100,315 85
" " "	1883	1,616,632 96	.....	2,383,477 20	2,395,034 99
" " "	1884	1,405,377 52	.....	2,366,719 95	2,376,666 19
" " "	1885	1,195,363 08	.....	2,460,229 87	2,392,605 00
" " "	1886	544,958 17	.....	2,508,473 10	2,406,858 88
" " "	1887	823,070 86	.....	2,854,158 91	2,621,337 41
" " "	1888	742,203 09	.....	3,300,481 94	2,937,337 40
" " "	1889	655,228 13	.....	3,174,785 19	2,923,736 46
" " "	1890	365,246 48	.....	3,500,455 80	2,958,243 38
" " "	1891	79,929 34	.....	3,691,273 65	3,007,630 51
" " "	1892	168,101 77	.....	3,458,891 39	2,978,950 82
" " "	1893	228,984 79	.....	3,062,207 45	3,099,815 20
" " "	1894	166,362 43	.....	2,999,317 07	3,020,485 74
" " "	1895	327,034 51	.....	2,964,940 98	2,979,795 59
" " "	1896	259,105 23	.....	3,029,304 08	2,994,201 93
" " "	1897	145,142 00	.....	2,936,789 71	2,906,631 25
" " "	1898	252,367 20	70,000 00	3,275,830 14	3,154,896 49
" " "	1899	1,081,929 94	210,000 00	3,478,559 30	3,775,558 08
" " "	1900	1,796,348 29	.....	4,444,296 25	4,599,423 14
" " "	1901	3,633,836 57	.....	5,477,285 30	5,019,497 76
" " "	1902	4,621,841 05	.....	5,596,939 57	5,720,990 50
" " "	1903	2,254,266 68	.....	6,214,496 38	6,366,884 53
" " "	1904	1,880,856 60	.....	7,264,263 13	6,392,865 48
" " "	1905	3,937,621 93	.....	8,535,689 91	6,833,561 50
" " "	1906	3,765,170 90	.....	7,599,400 33	7,693,282 40
" " "	1907	1,506,209 26	.....	6,045,597 15	6,293,751 52
" " "	1908	4,363,494 01	.....	9,195,347 64	9,229,989 21
" " "	1909	3,867,232 16	.....	9,364,256 10	8,583,100 79
" " "	1910	1,278,409 45	.....	8,668,620 23	9,328,888 97
" " "	1911	762,869 06	.....	9,613,774 77	9,911,974 83
" " "	1912	1,710,448 56	.....	10,624,889 89	10,666,962 44
" " "	1913	2,391,987 53	.....	12,009,953 31	12,052,729 39
" " "	1914	4,329,694 68	.....	12,893,735 98	12,940,066 52
Total	.....	*92,014,218 36	280,000 00	192,940,117 68	185,632,707 01

Voir suite page 75.

* Y compris $296,872.90 payé aux chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse et de l'Amérique du Nord, N.-B., et imputé sur le "fonds consolidé."

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Fin.*

Coût total de la construction tel qu'indiqué à la page 74		†$92,014,218 36
Moins les sommes transférées du capital au fonds consolidé comme suit :—		
Chemin de fer European and North American depuis 1868 à 1873	$ 88,363 18	
Chemin de fer de Nouvelle-Ecosse depuis 1868 to 1873	208,509 72	
		296,872 90
		$91,717,345 46
Plus :—		
Chemin de fer du Canada Est, page 69		819,000 00
" " du Cape-Breton, page 71		3,860,679 14
" " du comté de Drummond, page 72		1,464,000 00
" " de prolongement est, page 73		1,324,042 81
" " de ligne directe entre Montréal et l'Europe, page 76		333,942 72
" " d'Oxford et New-Glasgow, page 77		1,949,063 21
Coût total en capital du réseau du chemin de fer Intercolonial		*$101,468,073 34

*Conforme, moins les chèques en suspens, avec les comptes publics, 1913–1914, page 4.

†Comprend $220.48, montant d'un jugement rendu par la cour d'échiquer en 1907 contre le chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

LIGNE DIRECTE ENTRE MONTRÉAL ET EUROPE.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. depuis la confédération	1885	49,587 45	.....
" " "	1886	135,214 38	.....
" " "	1887	24,157 32	.....
" " "	1888	397 35	.....
" " "	1889	.....	.....
" " "	1890	.....	.....
" " "	1891	124,568 23	.....
" " "	1892	.....	.....
" " "	1893	.....	.....
" " "	1894	17 99	.....
Total	.....	*333,942 72	.....

*Inclus dans le coût du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 75.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

CHEMIN DE FER NATIONAL-TRANSCONTINENTAL

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la confédération	1904	6,249 40	.....	.....
" " "	1905	778,491 28	.....	.....
" " "	1906	1,841,269 95	.....	.....
" " "	1907	5,537,867 50	.....	.....
" " "	1908	18,910,449 41	.....	.....
" " "	1909	24,892,422 68	.....	.....
" " "	1910	19,968,126 86	.....	.....
" " "	1911	23,488,208,40	.....	.....
" " "	1912	21,110,683 05	.....	.....
" " "	1913	13,766,916 39	.....	.....
" " "	1914	12,670,108 27	94,074 10	44,634 11
Total	.....*	142,970,793 19	94,074 10	44,634 11

*S'accorde avec les Comptes publics, bilan, 1913-1914, page 4.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

CHEMIN DE FER OXFORD ET NEW-GLASGOW

	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la confédération	1888	280,932 35	.....
" " "	1889	840,553 57	.....
" " "	1890	434,074 60	.....
" " "	1891	220,886 39	.....
" " "	1892	48,745 23	.....
" " "	1893	7,922 80	.....
" " "	1894	112,382 75	.....
" " "	1895	*	.....
" " "	1896	*	.....
" " "	1897	3,565 52	.....
Total	.....	‡1,949,063 21	†

* Compris dans le capital du chemin de fer Intercolonial. † Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

‡ Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 75. A ajouter $220.48, montant du jugement de la cour de l'échiquier payé en 1807 et compris dans le chemin de fer Intercolonial.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

—	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvern. antérieurement à la confédération.	.....	3,114,735 11	.....	.....
" depuis 1874 à 1879 inclusivement.	.....	335,313 64	943,532 91	534,975 38
" " " ...	1880	16,539 82	164,640 55	113,851 11
" " " ...	1881	.....	203,122 88	131,131 43
" " " ...	1882	402 03	228,259 97	137,267 54
" " " ...	1883	57,186 02	252,808 41	146,170 42
" " " ...	1884	130,663 38	236,428 13	144,504 12
" " " ...	1885	76,956 56	211,207 01	158,588 06
" " " ...	1886	4,668 33	216,744 34	155,584 36
" " " ...	1887	5,800 00	204,237 45	155,303 37
" " " ...	1888	.....	229,639 95	158,363 62
" " " ...	1889	.....	247,559 44	171,369 56
" " " ...	1890	.....	266,485 85	160,971 78
" " " ...	1891	.....	257,990 08	174,258 05
" " " ..	1892	8,300 49	289,706 38	157,442 69
" " " ..	1893	.....	226,422 17	162,690 42
" " " ...	1894	.....	226,891 06	158,533 83
" " " ...	1895	.....	232.905 19	149,654 78
" " " ...	1896	.....	225,138 56	146,476 54
" " " ..	1897	.....	240,489 90	153,443 13
" " " ...	1898	17,541 88	231,418 74	158,950 61
" " " ...	1899	22,000 00	218,053 01	165,012 03
" " " ...	1900	53,546 02	220,931 81	174,738 73
" " " ...	1901	280,173 93	261,766 24	193,883 48
" " " ...	1902	475,997 94	270,159 97	197,999 93
" " " ...	1903	829,414 18	259,637 82	217,714 24
" " " ...	1904	698,877 47	335,695 44	234,390 03
" " " ...	1905	591,412 65	370,464 44	217,330 61
" " " ...	1906	496,124 89	294,253 16	257,270 57
" " " ..	1907	91,710 52	283,148 50	215,434 97
" " " ...	1908	390,461 83	399,947 79	304,579 83
" " " ...	1909	561,206 90	400,330 41	311,319 63
" " " ...	1910	206,396 97	427,283 73	319,074 74
" " " ...	1911	94,320 56	424,104 00	337,419 55
" " " ...	1912	128,011 91	449,962 91	367,203 39
" " " ..	1913	103,001 03	489,972 34	389,474 07
" " " ...	1914	129,574 95	571,415 37	409,616 74
Total.....	.....	*8,920,369 01	11,012,756 01	7,741,993 34

* Conforme au bilan des Comptes publics, 1913-1914, page 4.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

PONT DE QUEBEC.

——	Année.	Capital.	Revenu.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la confédération	1909	.....	422,867 12
" " "	1910	.....	111,788 02
" " "	1911	227,563 40	.....
" " "	1912	603,293 07	.....
" " "	1913	1,512,825 96	.....
" " "	1914	2,604,105 61	.....
Total		4,947,788 04	534,655 14
Moins le montant reçu de la Phoenix Bridge Co., 1910	.....	.....	100,000 00
Total	.....	*4,947,788 40	434,655 14

*Déboursés tels qu'expliqués ci-dessus		4,947,788 04
A ajouter les sommes payées par le ministère des Finances et non comprises dans les données ci-dessus:—		
Montant garanti par la Loi 1903, chap. 54	6,424,781 00	
Somme payée à la province de Québec	250,000 00	
Somme payée à la cité de Québec	300,000 00	
Somme payée à Emile Tanguay, comme étant adjugée par la Cour Suprême.	485 20	6,975,266 20
		$11,923,054 24
Moins la somme reçue de la Phœnix Bridge Co.		100,000 00
Conforme au bilan des Comptes publics, page 2		$11,823,054 24
A ajouter les dépenses au compte du Revenu pendant 1909 et 910	534,655 14	
A ajouter les somm. payées en subsides pendant les années 1901, 1902 et 1903.	374,353 33	909,008 47
Total des déboursés faits jusqu'au 31 mars 1914		$12,732,062 71

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

TRAVAUX FAITS SUR LE TERRITOIRE DU YUKON.

(Chemin de fer Stikine-Teslin).

——	Année.	Construction.
		$ c.
Déboursés faits par le gouvernement depuis la confédération	1902	283,323 55
Total	.....	*283,323 55

* Compris dans le bilan des Comptes publics, 1902–1903, page 6.

W. C. LITTLE,
Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées à compte du capital pour les chemins de fer.

Chemins de fer.	—	—
	$ c.	$ c.
Intercolonial, pages 74-75	91,717,345 46	
Cap-Breton, page 71	3,860,679 14	
Oxford et New-Glasgow, page 77	1,949,063 21	
Prolongement est, page 73	1,324,042 81	
Comté de Drummond, page 72	1,464,000 00	
Ligne directe entre Montréal et l'Europe, page 76	333,942 72	
Canada-Est, page 69	819,000,00	
Total		101,468,073 34
Embranchement de Carleton, page 71		48,410 48
Ile-du-Prince-Edouard, page 78		8,920,369 01
Pacifique Canadien, page 70		62,789,776 09
Annapolis et Digby, page 68		660,683 09
Territoire du Yukon (chemin de fer Stikine–Teslin), page 79		283,323 55
National Transcontinental, page 77		142,970,793 19
Wagon du Gouverneur-général		71,538 82
Chemin de fer de la Baie-d'Hudson, page 73		6,087,032 67
Total		323,300,000 24
Mémoire re Récapitulation — Chemins de fer.		
Coût total d'après l'état ci-dessus		323,300,000 24
Ajoutez les sommes transférées du capital au fonds consolidé, chemin de fer Intercolonial, *voir* état, page 75		296,872 90
Conforme au coût total de la construction, d'après l'état, page 81		*323,596,873 14

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses faites par l'Etat avant la confédérat.	.....	13,881,460 65	.....	.....
" depuis "	1868	483,353 65	359,961 08	420,752 58
" " "	1869	282,615 18	387,548 47	455,022 76
" " "	1870	1,729,381 49	445,208 75	471,245 69
" " "	1871	2,946,930 45	442,993 31	565,713 52
" " "	1872	5,620,569 67	595,076 22	622,900 56
" " "	1873	5,763,268 81	1,011,892 60	703,458 26
" " "	1874	3,925,123 69	1,847,925 24	893,430 17
" " "	1875	5,018,427 85	1,581,934 24	886,087 42
" " "	1876	4,497,434 75	1,497,128 22	966,922 42
" " "	1877	3,209,502 16	1,890,268 80	1,285,110 27
" " "	1878	2,643,741 73	2,032,873 05	1,514,846 38
" " "	1879	2,507,053 71	2,233,496 34	1,419,955 60
" " "	1880	6,109,077 14	1,851,489 26	1,739,137 25
" " "	1881	5,577,236 73	2,220,421 39	2,200,486 25
" " "	1882	5,175,046 61	2,310,638 54	2,237,583 39
" " "	1883	11,707 619 02	2,636,551 70	2,541,205 41
" " "	1884	14,013,074 89	2,613,508 87	2,551,937 97
" " "	1885	11,224,244 54	2,749,710 53	2,624,243 07
" " "	1886	4,443,220 17	2,819,973 50	2,628,336 35
" " "	1887	1,846,887 18	3,152,650 40	2,840,747 88
" " "	1888	1,765,582 11	3,621,076 62	3,166,253 22
" " "	1889	2,709,857 37	3,513,063 67	3,167,542 67
" " "	1890	2,392,767 99	3,846,044 42	3,203,874 11
" " "	1891	1,184,317 34	3,949,263 73	3,181,888 56
" " "	1892	417,425 73	3,748,597 77	3,136,393 51
" " "	1893	712,917 44	3,288,629 62	3,262,505 62
" " "	1894	585,749 01	3,226,208 13	3,179,019 57
" " "	1895	376,814 83	3,197,846 17	3,129,450 37
" " "	1896	324,774 72	3,254,442 64	3,140,678 47
" " "	1897	204,624 31	3,195,959 58	3,060,074 38
" " "	1898	270,990 85	3,507,248 88	3,313,847 10
" " "	1899	1,112,348 47	3,696,612 31	3,940,570 11
" " "	1900	3,309,130 42	4,665,228 06	4,774,161 87
" " "	1901	3,922,989 37	5,739,051 54	5,213,381 24
" " "	1902	5,386,611 24	5,861,099 54	5,918,990 43
" " "	1903	3,083,680 86	6,474,134 20	6,584,598 77
" " "	1904	2,619,059 86	7,599,958 57	6,627,255 51
" " "	1905	6,125,481 79	8,906,154 35	7,050,892 11
" " "	1906	6,102,565 74	7,893,653 49	7,950,552 97
" " "	1907	7,174,370 17	6,328,745 65	6,509,186 49
" " "	1908	23,684,005 25	9,595,295 43	9,534,569 04
" " "	1909	29,414,227 34	9,764,586 51	8,894,4 0 42
" " "	1910	21,505,975 91	9,095,903 96	9,647,963 71
" " "	1911	24,532,466 18	10,037,878 77	10,249,394 38
" " "	1912	23,108,805 52	11,074,852 80	11,034,165 83
" " "	1913	17,375,968 10	12,499,925 65	12,442,203 46
" " "	1914	21,628,095 15	13,559,225 45	13,394,317 37
Total	.....	*323,636,873 14	205,821,938 02	194,277,273 89

* Montant total payé sur la construction..... $323,636,873 14
Moins le montant reçu de la cité de Saint-Jean, N.-B., à titre d'achat de l'embranchement de la ligne de Carleton 40,000 00

Coût total de la construction.... ....† $323,596,873 14

* Le montant payé pour le pont de Québec et celui des dépenses au compte du capital, page 82 non compris.

† Conforme au montant dépensé sur le compte du capital sur les chemins de fer, *voir* page 80.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX;
OTTAWA, 1er septembre 1914.

DEBOURSES DIVERS AFFECTES AUX CHEMINS DE FER.

ETAT indiquant les dépenses, de la Confédération au 31 mars 1914, pour chaque année.

—	Exercice terminé.	Capital.	Revenu.	Revenu perçu.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dép. du gouv. avant la confédération..	.....	.....	.....	.....	.....
" depuis " " 1868 à	1876	.....	.....	.....	.....
" " "	1877	.....	.....	43,639 97	43,639 97
" " " 1878 à	1883	.....	.....	.....	.....
" " "	1884	.....	62,256 58	.....	62,256 58
" " "	1885	.....	11,003 38	.....	11,003 38
" " "	1886	.....	10,383 59	.....	10,383 59
" " "	1887	.....	23,545 34	.....	23,545 34
" " "	1888	.....	22,898 90	.....	22,898 90
" " "	1889	.....	16,552 64	.....	16,552 64
" " "	1890	.....	50,909 74	.....	50,909 74
" " "	1891	.....	16,314 41	.....	16,314 41
" " "	1892	.....	19,062 51	.....	19,062 51
" " "	1893	.....	4,313 73	.....	4,313 73
" " "	1894	.....	4,855 11	.....	4,855 11
" " "	1895	.....	13,221 27	.....	13,221 27
" " "	1896	.....	6,562 20	.....	6,562 20
" " "	1897	.....	5,118 99	.....	5,118 99
" " "	1898	.....	8,327 96	1,400 00	9,727 96
" " "	1899	.....	67,005 86	.....	67,005 86
" " "	1900	.....	33,496 99	.....	33,496 99
" " "	1901	.....	28,658 78	.....	28,658 78
" " "	1902	.....	21,752 58	.....	21,752 58
" " "	1903	.....	15,570 43	.....	15,570 43
" " "	1904	.....	85,353 17	.....	85,353 17
" " "	1905	.....	97,507 00	.....	97,507 00
" " "	1906	.....	99,018 80	.....	99,018 80
" " "	1907	.....	92,115 62	.....	92,115 62
" " "	1908	.....	178,266 39	.....	178,266 39
" " "	1909	.....	181,615 90	.....	181,615 90
" " "	1910	.....	200,329 52	.....	200,329 52
" " "	1911	.....	218,178 85	1,000 00	219,178 85
" " "	1912	.....	257,670 45	3,950 00	261,620 45
" " "	1913	.....	360,812 49	4,500 00	365,312 49
" " "	1914	18,000 00	384,018 59	11,300 00	413,318 59
Total.....	.....	18,000 00	2,596,697 77	65,789 97	2,680,487 74

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

DÉBOURSES DIVERS AFFECTÉS AUX CHEMINS DE FER ET CANAUX.

ETAT indiquant les sommes affectées aux chemins de fer et canaux, à partir de la Confédération jusqu'au 31 mars 1914.

—	Exercice terminé.	Capital.	Revenu.	Recette.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dép. du gouv. av. la confédération.....	.....	.....	.....	.....	.....
" depuis " de 1868 à	1878	.....	232,839 35	69,113 66	301,953 01
" " " de 1879 à	1892	.....	.....	.....	.....
" " "	1893	.....	28,640 93	.....	28,640 93
" " "	1894	.....	15,746 31	.....	15,746 31
" " "	1895	.....	19,304 87	.....	19,304 87
" " "	1896	.....	25,194 21	.....	25,194 21
" " "	1897	.....	25,142 90	597 39	25,740 29
" " "	1898	.....	28,042 10	.....	28,042 10
" " "	1899	.....	22,085 19	.....	22,085 19
" " "	1900	.....	22,802 18	.....	22,802 18
" " "	1901	.....	33,986 68	.....	33,986 68
" " "	1902	.....	34,138 50	.....	34,138 50
" " "	1903	.....	35,398 00	.....	35,398 00
" " "	1904	.....	36,262 32	.....	36,262 32
" " "	1905	.....	38,660 52	.....	38,660 52
" " "	1906	.....	37,484 64	.....	37,484 64
" " "	1907	.....	34,183 75	.....	34,183 75
" " "	1908	.....	45,115 99	.....	45,115 99
" " "	1909	.....	20,912 04	.....	20,912 04
" " "	1910	.....	4,706 79	.....	4,706 79
" " "	1911	.....	2,369 52	.....	2,369 52
" " "	1912	.....	2,922 06	.....	2,922 06
" " "	1913	.....	9,338 17	.....	9,338 17
" " "	1914	.....	5,671 08	.....	5,671 08
Total.....	.....	.....	760,948 10	69,711 05	830,659 15

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ETAT indiquant les DÉPENSES et les RECETTES TOTALES du ministère des Chemins de fer et Canaux avant et depuis la Confédération jusqu'au 31 mars 1914.

DÉPENSES TOTALES		$749,050,192 28
Dépenses pour chemins de fer	$532,379,298 90	
" pour le pont de Québec	5,382,443 18	
" pour subvention aux chemins de fer	67,566,152 69	
" pour les canaux	142,891,638 36	
" générales	830,659 15	
Dépenses totales		749,050,192 28
Classification des DEPENSES EN GÉNÉRAL—		
Au compte du capital	435,247,569 04	
" du revenu	233,700,116 84	
" des recettes	12,536,353 71	
Fonds consolidé — Subventions aux chemins de fer	67,566,152 69	
Dépenses totales		749,050,192 28
Classification des DÉPENSES EN DÉTAIL—		
Chemins de fer—		
Capital, *voir* pages 80 et 82	323,318,000 24	
Recettes, *voir* pages 74, 75 et 82	3,173,570 67	
Revenu, *voir* pages 81 et 82	205,887,727 99	
		532,379,298 90
Pont de Québec—		
Capital, *voir* page 79	4,947,788 04	
Recettes, *voir* page 79	434,655 14	
		5,382,443 18
Subventions aux chemins de fer, *voir* pages 86 à 97		67,566,152 69
Canaux—		
Capital, *voir* pages 63 et 83	106,981,780 76	
Recettes, *voir* pages 63 et 83	8,167,179 80	
Revenu, *voir* pages 63 et 83	27,742,677 80	
		142,891,638 36
Dépenses générales—		
Recettes, *voir* page 83	760,948 10	
Revenu, *voir* page 83	69,711 05	
		830,659 15
Dépenses totales		749,050,192 28
Classification des dépenses aux comptes du capital et du fonds consolidé—		
Chemins de fer—		
Capital, y compris le pont de Québec	328,265,788 28	
Fonds consolidé (recettes et revenu) — Subventions aux chemins de fer, etc	277,062,106 49	
		605,327,894 77
Canaux—		
Capital	106,981,780 76	
Fonds consolidé (recettes et revenu)	35,909,857 60	
		142,891,638 36
Dépenses générales—		
Fonds consolidé (recettes et revenu)		830,659 15
Dépenses tetales		749,050,192 28
Recettes totales perçues du 1er juillet 1867 au 31 mars 1914—		
Chemins de fer, *voir* page 81	194,277,273 89	
Canaux, *voir* page 63	15,329,362 83	
Recettes totales		209,606,636 72

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ÉTATS

I.—État montrant les subsides votés pour les Chemins de fer et payés au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1914.

II.—État montrant les subsides votés pour les Chemins de fer et payés, du 1er juillet 1873 au 31 mars 1914.

ETAT indiquant le chiffre des subventions accordées pendant l'année terminée le 31 mars 1914.

	Nom du chemin de fer.		Montant.
1.	Compagnie de chemin de fer Algoma Eastern (autrefois le Manitoulin and North Shore Railway Co.).		
	A partir de Little-Current et traversant le Pacifique-Canadien à ou près de Stanley jusqu'à Supbury		$179,897 01
2.	Compagnie "Canadian-Northern Pacific Railway", Col.-B.—		
	A partir de la Passe-de-Tête-Jaune jusqu à Vancouver et à l'embouchure du fleuve Fraser		2,520,281 00
3.	Compagnie Canadian Northern Alberta Railway, Alberta—		
	A partir de la cité de Edmonton dans la province de l'Alberta, jusqu'aux frontières de la Colombie-Britannique à Passe-de-Tête-Jaune		2,832,024 00
4.	Compagnie Canadian Northern Ontario Railway, Ontario—		
	A partir d'Ottawa à Port-Arthur	$7,585,687 08	
	A partir de Toronto jusqu'à Ottawa	1,363,122 39	
			8,948,809 47
5.	Chemin de fer Northern New Brunswick et Ports-d'Embarquement, N.-B.—		
	Des Mines Drummond à Austin-Brook jusqu'à un point sur l'Intercolonial		21,632 00
6.	Chemin de fer Algoma Central and Hudson Bay, Ontario—		
	De Sault-Sainte-Marie à un point sur le chemin de fer Pacifique-Canadien entre White-River et Dalton-Station dans le district d'Algoma—		
	D'un point à 50 milles au nord de la jonction de cette ligne avec le chemin de fer Pacifique-Canadien et, plus au nord, avec le chemin de fer Transcontinental-national		456,304 00
7.	Compagnie St. John and Quebec Railway, N.-B.—		
	A partir d'Andover jusqu'à Saint-Jean, N.-B.		364,617 42
8.	La Central Railway Company of Canada, Québec—		
	A partir d'un point à ou près de Sainte-Agathe-des-Monts dans la direction du canton de Howard, dans le comté de Argenteuil		30,145 02
9.	Compagnie Timiskaming and Northern Ontario Railway, Ontario—		
	De North-Bay à Cochrane, 333.45 milles		2,134,080 00
10.	La compagnie Southampton Railway, N.-B.—		
	D'un point à ou près de Melville jusqu'à un point sur la rivière Saint-Jean, N.-B., près de Pok'ok Bridge		32,837 12
11.	Chemin de fer Lake Erie and Northern, Ontario—		
	De la ville de Galt à Port-Dover		135,129 60
12.	Compagnie Quebec and Saguenay Railway, Québec—		
	De Saint-Joachim vers le nord-est		116,167 68
13.	Chemin de fer Pacifique-Canadien—		
	De Moosejaw vers le nord	$103,682 27	
	Pont sur la rivière Saskatchewan à Outlook	115,000 00	
	Pont sur la rivière Saskatchewan-nord à Edmonton	126,000 00	
			344,682 27
14.	Chemin de fer Alberta Central, Alberta—		
	De Red-Deer à Rocky-Mountain-House		119,712 00
15.	Compagnie Ha-Ha Bay Railway, Québec—		
	(a) D'un point sur le chemin de fer Québec et lac Saint-Jean, dans le township de Jonquières, à ou près de Saint-Mathias, jusqu'à la baie de Ha-Ha, et ne devant pas excéder 29 milles.		
	(b) De Labrosse-Junction à la rivière Saguenay et vers le nord à travers la ville de Chicoutimi, pas plus de 5 milles.		
	(c) De La Terrière-Junction vers le sud, jusqu'au lac Kenogami, *via* le village de La Terrière, pas plus de 12 milles.		
	(d) D'un point sur le chemin de fer Ha-Ha-Bay à ou près de Bagotville, et vers l'est jusqu'à Saint-Alexis, pas plus de 3 milles		66,919 28

ETAT indiquant le chiffre des subventions accordées pendant l'année terminée le 31 mars 1914 —*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Montant.
16. Compagnie Ktetle Valley Railway, Colombie-Britannique— De Merritt au quai de Penticton— D'un point sur la ligne entre Merritt et le quai de Pentincton, à environ 25 milles au sud de Merritt, à un point sur la rivière Fraser, près de Hope-Station. De Midway à Merritt	$699,389 60
17. Chemin de fer Central Ontario, Ont.— D'un point à 1½ mille au nord de Bancroft à Whitney	969 30
18. Compagnie Tilsonburg, Lake Erie and Pacific Railway, Ont.— De Ingersoll, vers le nord, à la jonction de cette ligne avec le chemin de fer St. Mary's Western Ontario, à Embro	32,640 00
Total	$19,036 236 77

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1914.

ETAT indiquant les subventions accordées pour les chemins de fer au sujet

Subventions accordées. Par quelle loi.	Montant.	Numéro.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 30 juin 1907.
	$ c.			$ c.
46 Vic., chap. 25	156,800 00	1	Chemin de fer International, Québec	156,800 00
53 " 2				
45 " 14	384,000 00	2	Chemin de fer Québec et du lac St-Jean, Québec	1,160,471 50
46 " 25	80,000 00			
48-49 " 59	96,000 00			
49 " 10	186,295 00			
50-1 " 24	28,800 00			
51 " 3	96,000 00			
52 " 3	64,000 00			
53 " 2	30,000 00			
54-5 " 8	5,250 00			
57-8 " 4	44,800 00			
46 " 24	89,600 00	3	Ch. de fer Kingston, Napanee and Western, autrefois ch. de fer Napanee, Tamworth and Quebec, Ontario	208,732 80
49 " 10	70,000 00			
50-1 " 24	12,800 00			
52 " 3	32,000 00			
55-6 " 5	64,000 00			
47 " 8	272,000 00	4	Chemin de fer Pontiac Pacific Junction, Québec	193,578 00
51 " 3	41,000 00			
53 " 2	24,000 00			
46 " 25	115,200 00	5	Chemin de fer Caraquette, N.-B	224,000 00
47 " 8	76,800 00			
50-1 " 24	32,000 00			
47 " 8	32,000 00	6	Chemin de fer Canadian Northern Québec, autrefois chemin de fer Great Northern, Québec	557,788 31
49 " 10	57,600 00			
52 " 3	22,400 00			
53 " 2	48,000 00			
56 " 2	48,000 00			
57-8 " 4	70,400 00			
7-8 Ed. VII 63	*			
47 Vic., chap. 8	48,000 00	7	Chemin de fer Kingston et Pembroke, Ontario	48,000 00
45 " 14	660,000 00	8	Ch. de fer Northern and Pacific Junction, Ontario.	1,320,000 00
46 " 26	660,000 00			
53 " 2				
47 " 8	128,000 00	9	Chemin de fer Canada Eastern, autrefois ch. de fer Northern and Western, N.-B., y compris également l'embranchement de Chatham	374,839 84
48-9 " 59	19,200 00			
49 " 10	32,000 00			
48-9 " 59	24,439 84			
51 " 3	140,800 00			
57-8 " 4	35,200 00			
62-3 " 7	*			
47 " 8	60,342 00	10	Chemin de fer Quebec Central, Québec	348,342 00
51 " 3				
7-8 Ed. VII 63				
53 Vic., chap. 2	288,000 00			
48-9 " 59	72,000 00	11	Chemin de fer Montréal et Sorel, Québec	93,757 57
53 " 2	40,000 00			
48-9 " 59	30,000 00	12	Ch. de fer Montréal et Champlain Junction, Québec	103,600 00
50-1 " 24	64,000 00			
51 " 3	9,600 00			
46 " 25	38,400 00	13	Ch. de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, N.-B.	82,652 82
51 " 3	44,252 82			
47 " 8	22,400 00	14	Chemin de fer St-Louis et Richibucto, N.-B	22,400 00
48-9 " 59	96,000 00	15	Chemin de fer Canada Atlantic, Ontario	282,355 20
49 " 10	38,400 00			
50-1 " 24	180,000 00			
47 " 6	750,000 00	16	Chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo, C.-B.	750,000 00
47 " 8	96,000 00	17	Chemin de fer Erie et Huron, Ontario	96,000 00
46 " 25	320,000 00	18	Chemin de fer Baie des Chaleurs, Québec	620,000 00
47 " 8	300,000 00			
52 " 3				
			A reporter	6,643,318 04

desquels des contrats ont été passés et des versements faits, au 31 mars 1914.

Paiements.							Total au 31 mars 1914.	Numéro.
1907-1908.	1908-1909.	1909-1910.	1910-1911.	1911-1912.	1912-1913.	1913-1914.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	156,800 00	1
73,472 00	.....	.....	.....	27,520 00	.....	.....	1,261,463 50	2
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	208,732 80	3
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	193,578 00	4
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	224,000 00	5
256,870 40	55,449 60	164,172 29	144,608 51	86,468 03	.....	.....	1,265,357 14	6
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48,000 00	7
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,320,000 00	8
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	374,839 84	9
55,638 69	.....	.....	129,320 61	.....	8,576 00	.....	541,877 30	10
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	93,757 57	11
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	103,600 00	12
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	82,652 82	13
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22,400 00	14
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	282,355 20	15
.....	.....	.....	.....	.....	365,440 00	.....	1,115,440 00	16
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	96,000 00	17
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	620,000 00	18
385,981 09	55,449 60	164,172 29	273,929 12	113,988 03	374,016 00	.....	8,010,854 17	

ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer au sujet

SUBVENTIONS ACCORDÉES — Par quelle loi.	Montant.	Numéro.	Chemins de fer	1er juillet 1883 au 30 juin 1907.
	$ c.			$ c.
			Report	6,643,318 04
48-9 Vic., c. 59	118,400 00	1	Nouvean-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard, N.-B.	113,440 00
50-1 " 24	217,600 00	2	Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, Québec, à présent chemin de fer des Laurentides	217,600 00
49 " 10	11,200 00	3	L'Assomption, Québec	11,200 00
49 " 10	32,000 00	4	Grand-Oriental, Québec	40,345 00
50-1 " 24	96,000 00			
56 " 2	64,000 00			
53 " 2	37,500 00			
47 " 8	160,000 00	5	Irondale, Bancroft et Ottawa, Ontario	144,000 00
52 " 3				
49 " 10	96,000 00	6	Bouctouche et Moncton, N.-B	101,600 00
50-1 " 24	6,400 00			
47 " 8	51,200 00	7	Albert-Sud, N.-B	50,460 00
52 " 3				
50-1 " 24	65,200 00	8	Colonisation du Lac Témiscamingue, Québec	310,335 95
57-8 " 4	274,940 00			
49 " 10	38,400 00	9	Joggins, N.-E	37,500 00
50-1 " 24	4,000 00			
45 " 14	240,000 00	10	Témiscouata, N.-B., et Québec	645,950 00
48-9 " 58	258,000 00			
51 " 3	100,000 00			
53 " 2	51,200 00			
48-9 " 50	44,800 00	11	Leamington et Saint-Clair, Ontario	51,200 00
50 1 " 24	6,400 00			
59 " 10	16,000 00	12	Toronto, Grey et Bruce, Ontario	14,656 00
50-1 " 24	22,400 00	13	Compagnie de Chaux du Canada, Québec	15,360 00
49 " 10	256,000 00	14	Pacifique d'Ontario-Ouest et Ontario et Québec	256,000 00
53 " 2				
50-1 " 24	96,000 00	15	Comté de Drummond, Québec	423,936 00
52 " 3	14,400 00			
53 " 2	76,800 00			
57-8 " 4	96,000 00			
48-9 " 59	128,000 00	16	Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, Ontario	140,800 00
53 " 2				
54-5 " 8	64,000 00			
57-8 " 4				
49 " 10	32,000 00	17	Montréal et Lac Maskinongé, Québec	41,280 00
53 " 2	10,200 00			
50-1 " 24	54,400 00	18	Norfolk-Sud, Ontario	54,400 00
50-1 " 24	51,200 00	19	Jonction de Guelph, Ontario	46,000 00
48-9 " 54	22,400 00	20	Belleville et Hastings-Nord, Ontario	21,888 00
49 " 19				
49 " 10	108,800 00	21	Hereford, Québec	155,200 00
52 " 0	48,000 00			
50-1 " 23	118,400 00	22	Lac-Erié et Rivière Détroit, Ontario	475,851 00
55-6 " 4	224,000 00			
62-3 " 5	*			
50-1 " 27	62,400 00	23	Jonction de Beauharnois, Québec	62,400 00
56 " 4				
50-1 " 24	138,400 00	24	Sainte-Catherine et Niagara-Central, Ontario	38,400 00
55-6 " 5	108,000 00			
57-8 " 4	108,800 00			
52 " 3	30,000 00	25	Cie du p. de ch. de f. Fredericton et Ste-Marie, N.-B.	30,000 00
50-1 " 24	9,600 00	26	Embranchement de Harvey, N.-B	5,553 57
55-6 " 5	240,000 00	27	Central de la Nouvelle-Ecosse, N.-E	235,200 00
61 " 1				
50-1 " 24	44,800 00	28	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland, N.-E.	39,850 00
52 " 3	19,200 00	29	Pontiac et Renfrew, Ontario	13,600 00
52 " 3	54,400 00	30	Mille-Isles, Ontario	29,840 00
63 4 " 8	*			
			A reporter	10,467,163 56

desquels des contrats ont été passés et des versements faits, au 31 mars 1914—*Suite.*

PAIEMENTS.							Total au 31 mars 1914.	Numéro.
1907-08.	1908-09.	1909-10.	1910-11.	1911-12.	1912-13.	1913-14.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
385,981 09	55,449 60	164,172 29	273,929 12	113,988 03	374,016 00	.....	8,010,854 17	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	113,440 00	1
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	217,600 00	2
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,200 00	3
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40,345 00	4
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	144,000 00	5
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	101,600 00	6
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50,460 00	7
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	310,335 95	8
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37,500 00	9
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	645,950 00	10
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	51,200 00	11
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,656 00	12
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15,360 00	13
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	256,000 00	14
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	423,936 00	15
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	140,800 00	16
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41,280 00	17
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	54,400 00	18
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	46,000 00	19
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21,888 00	20
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	155,200 00	21
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	475,851 00	22
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	62,400 00	23
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38,400 00	24
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30,000 00	25
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,553 57	26
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	235,200 00	27
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39,850 00	28
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,600 00	29
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29,840 00	30
385,981 09	55,449 60	164,172 29	273,929 12	113,988 03	374,016 00	.....	11,834,699 69	

ETAT indiquant les subventions accordées pour les chemins de fer au sujet

Subventions accordées. Par quelle loi.	Montant.	Numéro.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 30 juin 1907.
	$ c.			$ c.
			Report	10,467,163 56
52 Vic., chap. 3 56 " 3	96,000 00	1	Québec, Montmorency et Charlevoix, Québec	96,000 00
52 " 3	375,000 00	2	St. Clair Frontier Tunnel Co., Ontario	375,000 00
50-1 " 24 57-8 " 4	57,600 00	3	Brantford, Waterloo et Lac Erié, Ontario	57,600 00
51 " 3 53 " 2	287,200 00	4	Port-Arthur, Duluth et l'ouest d'Ontario	271,200 00
50-1 " 24 53 " 2 54-5 " 8 57-8 " 4	192,000 00	5	Montréal et Ottawa, Ontario	192,000 00
50-1 " 24 52 " 3	44,800 00	6	Vallée de la Cornwallis, N.-E	44,800 00
52 " 3	320,000 00	7	Ottawa, Nord et de l'Ouest, Québec (autrefois Ottawa et Gatineau)	410,688 00
57-8 " 6	64,000 00			
60-1 " 4	*			
47 " 8 51 " 3 52 " 3 53 " 2 57-8 " 4 61 " 1 62-3 " 1	83,612 00 142,400 00 48,000 00	8	Central, N.-B	226,012 54
53 " 2	361,270 00	9	Montréal et Occidental, Québec	361,270 00
53 " 3	128,000 00	10	Parry-Sound et de Colonisation, Ontario	152,800 00
57-8 " 4	64,000 00	11	Shuswap et Okanagan, C.-B	163,200 00
52 " 3	163,200 00			
54-5 " 8	89,600 00	12	Vallée de la Tobique, N.-B	134,016 00
53 " 2	35,200 00			
55-6 " 5	9,600 00			
53 " 2	112,000 00	13	Colombie et Kootenay, C.-B	88,800 00
53 " 2	35,200 00	14	Jonction de Waterloo, Ontario	32,800 00
53 " 2	99,200 00	15	Montagne d'Orford, Québec	168,814 50
53 " 2	57,600 00	16	Saint-Laurent et Adirondack, Québec	149,481 60
55-6 " 5	25,024 00			
55-6 " 5	*40,000 00	17	New Glasgow Iron, Coal and Railway Co., N.-E	39,840 00
56 " 2	102,400 00	18	Comtés-Unis, Québec	188,816 00
57-8 " 4	102,400 00			
55-6 " 5	*21,600 00	19	Cie de ch. de f. de jct. des carrières de Philipsburg, Q.	23,712 00
55-6 " 5	*430,400 00	20	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, Ontario	779,712 00
56 " 2 57-8 " 4 60-1 " 4	67,200 00 38,400 00 66,000 00	21	Montford et de Colonisation, Québec	167,440 00
55-6 " 5 57-8 " 4	48,000 00 48,000 00	22	Lotbinière et Mégantic, Québec	96,000 00
56 " 2	48,000 00	23	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié, Ont	39,744 00
55-6 " 5	80,000 00	24	Pac -Canadien, Revelstoke au lac La-Flèche, C.-B	80,000 00
57-8 " 4	121,600 00	25	Nakusp et Slocan, C.-B	117,760 00
55-6 " 5	89,600 00	26	Dominion Coal Company, N.-E	87,808 00
56 " 2	22,400 00	27	Cie de ch. de fer et de navigation d'Oshawa, Ontario	22,400 00
57-8 " 4	*51,200 00	28	Tilsonburg, Lac Erié et Pacifique, Ontario	117,431 48
56 " 2	*11,200 00	29	Saint-Stephen et Milltown, N.-B	14,848 00
57-8 " 4	*38,400 00	30	Cie de chemin de fer de la Rive du Golfe, N.-B	53,699 20
57-8 " 4	9,000 00	31	Cap-de-la-Madeleine, Québec	7,424 00
56 " 2	32,000 00	32	Cie de ch. de fer Ontario, Belmont et Nord, Ontario	30,720 00
*	*	33	Ligne côtière de la N.-E., maint. Halifax et Yarmouth	160,000 00
*	*	34	Cie de chemin de fer Ottawa et New-York, Ontario	262,384 00
			A reporter	15,681,384 88

desquels les contrats ont été passés et des versements faits, au 31 mars 1914 —*Suite.*

Paiements.							Total au 31 mars 1914.	Numéro.
1907-08.	1908-09.	1909-10	1910-11.	1911-12.	1912-13.	1913-14.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
385,981 09	55,449 60	164,172 29	273,929 12	113,988 03	374,016 00	.....	11,834,699 69	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	96,000 00	1
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	375,000 00	2
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	57,600 00	3
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	271,200 00	4
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	192,000 00	5
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	44,800 00	6
4,243 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	414,931 20	7
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	226,012 54	8
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	361,270 00	9
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	152,800 00	10
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	163,200 00	11
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	134,016 00	12
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	88,800 00	13
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32,800 00	14
24,128 00	.....	.....	.....	.....	9,984 00	.....	202,926 50	15
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	149,481 60	16
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39,840 00	17
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	188,816 00	18
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23,712 00	19
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	779,712 00	20
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	167,440 00	21
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	96,000 00	22
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39,744 00	23
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80,000 00	24
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	150,071 48	25
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	87,808 00	26
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22,400 00	27
.....	.....	.....	.....	.....	.....	32,640 00	117,431 48	28
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,848 00	29
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	53,699 20	30
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,424 00	31
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30,720 00	32
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	160,000 00	33
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	262,384 00	34
414,352 29	55,449 60	164,172 29	273,929 12	113,988 03	384,000 00	32,640 00	17,119,916 21	

ETAT indiquant les subventions accordées pour les chemins de fer au sujet

SUBVENTIONS ACCORDÉES		Numéro.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 30 juin 1907.
Par quelle loi.	Montant.			
	$ c.			$ c.
			Report	15,681,384 88
60-61 Vic., c. 5	3,630,000 00	1	Cie du Pac.-Canad., C.-B. (Passe du Nid-de-Corbeau)	3,404,720 00
60-61 " 4 / 63 " 3	500,000 00	2	Cie du Grand-Tronc "Pont du Jubilé Victoria," Qué.	500,000 00
*7-8 Ed. VII, 63	*	3	Cie de ch. de fer International du Nouv.-Brunswick, ci-devant chemin de fer Restigouche et de l'Ouest...	178,408 07
*	*	4	Cie de chemin de fer Richelieu-Est, Québec	69,952 00
7-8 Ed. VII, 63	*	5	Rive sud (Québec, Montréal et sud)	203,240 81
*	*	6	Pembroke-Sud, Ontario	64,000 00
*	*	7	Cie de ch. de fer de la Vallée de Massawippi, Québec.	5,376 00
*	*	8	Cie d'Inverness et Richmond, N.-E., maintenant Cie de chemin de fer et de houille d'Inverness	368,545 97
*	*	9	Cie de ch. de fer Canad.-Northern Ontario, Manitoba et territoire du Nord-Ouest	1,909,132 00
*	*	10	Cie de ch. de f. Can. du Pac. (embranch. de Pipestone)	160,000 00
6-7 Ed. VII, 40	*	11	" Ontario-Central, Ontario	67,200 00
*	*	12	" Midland, N.-E	367,168 00
62-3 Vic., c. 7 / 63-4 " 8	1,000,000 00	13	Cie du pont de Québec, Qué	374,353 33
*	*	14	Cie du ch. de fer de la Rivière Ste-Marie T. N.-O.	148,094 00
60-1 Vic., c. 4 / 63-4 " 2	212,500 00	15	Cie de chem. de fer Pontiac et Pacifique et Ottawa et Gatineau (Pont interprov. sur la riv. Ottawa).	212,500 00
1 Ed. VII, c. 7	*	16	Atlantique et Lac Supérieur, Québec	144,969 02
1 " 7	*	17	Montréal et ligne provinciale, Québec	58,560 00
62-3 Vic., c. 7	*	18	York et Carleton, N.-B.	18,336 00
62-3 " 7 / 63-4 " 8 / 1 Ed. VII, c. 7	*	19	Algoma-Central et Baie-d'Hudson, Ontario	924,976 00
*	*	20	Chemin de fer de prolongement du Cap-Breton, N.-E.	182,400 00
*	*	21	Cie du Can. du Pac. (Kootenay et embr. Arrowhead).	153,866 00
*	*	22	" (Embranchement de Selkirk)	83,200 00
*	*	23	" (" Dyment)	22,336 00
*	*	24	" (" Waskada)	64,000 00
9-10 Ed. VII, 51	*	25	Chemin de fer Manitoulin et Rive-Nord, Ontario, maintenant Cie de ch. de fer Algoma-Est (1913)	32,000 00
*	*	26	Chemin de fer de la baie Quinté, Ontario	141,722 45
*	*	27	" des mines de Bruce et Algoma, Ont.	53,920 00
	*	28	Cie de chemin de fer de la Rivière Magnetawan, Ont.	3,552 00
	*	29	Chemin de fer Canadian-Northern, Québec, ci-devant chemin de fer de Châteauguay et Northern, Québec	391,819 75
*	*	30	Cie de ch. de fer Pac.-Can. (emb. côte du Faisan)	435,200 00
*	*	31	" de Halifax et du Sud-Ouest, N.-E.	921,883 20
*	*	32	" de Colonisation du Nord, Québec	133,760 00
*	*	33	" et houille du Nouv.-Brunswick, N.-B.	48,000 00
*	*	34	" Schomberg et Aurora, Ont.	46,144 00
*	*	35	" Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, Ont.	185,173 06
*	*	36	" Middleton et plage de Vict., N.-E	125,760 00
Ed. VII, c. 57	*	37	" et h. Nicola, Kamloops et Similkameen	110,592 00
4 " 34	*	38	" Pacifique-Canadien (emb. Staynerville)	9,600 00
6 " 43	*	39	" Mines du Klondike	96,000 00
6 " 43	*	40	" de la Vallée de la riv. Kettle, C.-B	.....
6 " 43	*	41	" et houille de Colchester, N.-E.	.....
3 " 57	*	42	Cie de houille Minudie, N.-E	.....
6 " 43 / 9-10 " 51	*	43	Cie de ch. de fer Atlantique, Québec et Ouest, Qué.	.....
6 " 43	*	44	" de la Jonction de Napierville, Québec	.....
6-7 " 40	*	45	" d'Edmonton, Yukon et Pac., Alberta	.....
6-7 " 40 / 7-8 " 63	*	46	" Canadian-Northern, Ont., autrefois la Cie du ch. de fer de la Baie James, Ont	1,071,872 00
			A reporter	29,173,716 54

* De ce montant il y a $16,164.43 qui ont trait à la subvention aux chemins de fer de Montréal et Sorel.

desquels les contrats ont été passés et des versements faits, au 31 mars 1914 —*Suite.*

PAIEMENTS.							Total au 31 mars 1914.	Numéro.
1907-08.	1908-09.	1909-10.	1910-11.	1911-12.	1912-13.	1913-14.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
414,352 29	55,449 60	164,172 29	273,929 12	113,988 03	384,000 00	32,640 00	17,119,916 21	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,404,720 00	1
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	500,000 00	2
.....	189,849 60	187,494 40	169,536 00	.....	.....	.....	725,288 07	3
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	69,952 00	4
.....	43,414 55	184,320 00	60,000 00	23,835 70	.....	.....	†514,811 06	5
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	64,000 00	6
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,376 00	7
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	368,545 97	8
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,909,132 00	9
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	160,000 00	10
76,861 36	35,404 64	.....	24,601 32	826 17	.....	969 30	205,862 79	11
31,892 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	399,060 40	12
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	374,353 33	13
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	148,094 00	14
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	212,500 00	15
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	*a*144,969 02	16
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	58,560 00	17
14,560 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32,896 00	18
.....	.....	.....	.....	133,584 00	394,859 44	456,304 00	1,909,723 44	19
.....	.....	14,400 00	.....	.....	.....	.....	196,800 00	20
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	153,866 00	21
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	83,200 00	22
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22,336 00	23
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	64,000 00	24
.....	.....	.....	68,638 72	.....	254,089 40	179,897 01	534,625 13	25
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	141,722 45	26
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	53,920 00	27
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,552 00	28
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	391,819 75	29
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	435,200 00	30
316,567 73	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,238,450 93	31
.....	68,320 00	153,120 00	.....	.....	.....	.....	355,200 00	32
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48,000 00	33
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	46,144 00	34
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	185,173 06	35
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	125,760 00	36
190,208 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	300,800 00	37
3,424 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,024 00	38
101,184 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	197,184 00	39
97,771 52	.....	.....	.....	148,800 00	107,138 40	699,389 60	1,053,099 52	40
12,800 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,800 00	41
18,544 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18,544 00	42
64,000 00	92,672 00	208,896 00	31,334 40	91,279 60	414,618 00	.....	902,800 00	43
173,440 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	173,440 00	44
91,200 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	91,200 00	45
244,224 00	556,864 00	250,982 40	116,889 60	.....	.....	8,948,809 47	11,189,641 47	46
1,851,029 30	1,041,974 39	1,163,385 09	744,929 16	512,313 50	1,554,705 24	10,318,009 38	46,360,062 60	

(*a*) Montant actuellement payé après des déductions s'élevant à $1,521 82 faites en 1905-06 (pour remboursements, etc.) à même le total de $146,490.81 déjà reportés, pour lesquels des chèques furent émis.

ETAT indiquant les subventions accordées pour les chemins de fer au sujet

Subventions accordées. Par quelle loi.	Montant.	Numéro.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 30 juin 1907.
	$ c.			$ c.
			Report	29,173,716 54
7-8 Ed. VII. c. 63	*	1	Compagnie maritime de charbon et de chemin de fer.	
7-8 " 63	*	2	" de ch. de f. de Ste-Marie et Ontario-Ouest.	
7-8 " 63	*	3	" de ch. de fer de la Côte Nord, autrefois de chemin de fer et de houille de Beersville	20,736 00
7-8 " 63	*	4	Compagnie de chemin de fer Saint-Maurice—Trois-Rivières à Saint-Maurice	
7-8 " 63	*	5	Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.	
76 " 43	*	6	Ch. fer de C.P., ligne de Teulon à Riv. des Islandais,	
7-8 " 63	*	7	" " Moosejaw et du Nord-Ouest	
7-8 " 63	*	8	Compagnie de ch. de f. Canadienne du Golfe Terminus	
6-7 " 40	*	9	Chemin de fer de Liverpool et Milton, 5 milles	
7-8 " 63	*	10	Cie de ch. de fer de Thessalon et du Nord	
7-8 " 34	*	11	Vancouver and Lulu Island Ry. Co	
7-8 " 51	*	12	Cie de chemin de fer Québec et Saguenay	
7-8 " 63	*	13	Chemin de fer Pac.-Can. de Winnipeg et Gimli	
9-10 " 51	*	14	Compagnie de chemin de fer de la Baie Ha-Ha	
2 Geo. V 47 / 3-4 " 46	*	15	Northern New Brunswick and Seaboard Ry. Co., N.-B	
2 " 9	*	16	Cie de ch. de fer Canadian-Northern-Pacifique, C.-B.	
2 " 48	*	17	" " Fredericton and Grand Lake. N.-B.	
2 " 48	*	18	" " Southampton, N.-B	
2 " 48	*	19	" " St-Jean et Québec, N.-B	
2 " 7 / 3-4 " 10	*	20	" " Canadian-Northern-Alberta, Alta	
2 " 48	*	21	" " Central of Canada, Qué	
3-4 " 53	*	22	" " Témiscamingue et Ontario-Nord	
2 " 48	*	23	" " Lake Erie and Northern, Ont	
2 " 48	*	24	" " Outlook	
2 " 48	*	25	Pont du Pacifique-Canadien à Edmonton	
3-4 " 46	*	26	Chemin de fer Alberta Central, Alta	
			Total	29,194,452 54
37 Vic., ch. 14	186,500 annuellement p. 20 ans.	27	Cie de chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest	3,358,800 00
46 " 2 / 47 " 8	1,525,250 00	28	Chemin de fer Canada Central	1,525,250 00
48-9 " 58	1,500,000 00	29	Pacifique-Canadien, prolongement	1,500,000 00
			Total	35,578,502 54

* 60-61 Victoria, chap. 4 ; 62-63 Victoria, chap. 7 ; 63-64 Victoria, chap. 8 ; 1 Edward VII., chap. 7 ; et autres lois adoptées depuis, autorisent une subvention de $3.200 par mille si le coût n'excède pas en moyenne $15,000 par mille, et si le coût dépasse cette somme, une autre subvention, de 50 p. 100 dn coût moyen couvert par un subside supplémentaire, par mille de $15,000, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de $6,400 par mille.

desquels des contrats ont été passés et des versements faits, au 31 mars 1914 —*Fin.*

Paiements.							Total au 31 mars 1914.	Numéro.
1907–08.	1908–09.	1909–10.	1910–11.	1911–12.	1912–13.	1913–14.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
1,851,029 30	1,041,974 39	1,163,385 09	744,929 16	512,313 50	1,554,705 24	10,318,009 38	46,360,062 60	
.....	3,200 00	.....	.....	.....	.....	.....	3,200 00	1
.....	67,344 00	.....	.....	365 00	.....	.....	67,709 00	2
.....	6,880 00	.....	.....	.....	.....	.....	27,616 00	3
.....	112,640 00	.....	60,480 00	.....	.....	.....	173,120 00	4
.....	367,249 00	550,551 96	302,679 04	.....	.....	.....	1,220,480 00	5
.....	.....	30,800 00	.....	.....	81,200 00	.....	112,000 00	6
.....	.....	303,360 00	.....	78,432 00	.....	103,682 27	485,474 27	7
.....	.....	.....	144,803 84	65,249 75	.....	.....	210,053 59	8
.....	.....	.....	32,000 00	.....	.....	.....	32,000 00	9
.....	.....	.....	.....	6,112 00	.....	.....	6,112 00	10
.....	.....	.....	.....	61,760 00	.....	.....	61,760 00	11
.....	.....	.....	.....	104,992 00	27,641 60	116,167 68	248,801 28	12
.....	.....	.....	.....	30,176 00	4,346 43	.....	34,522 43	13
.....	.....	.....	.....	.....	148,148 20	66,919 28	215,067 48	14
.....	.....	.....	.....	.....	86,528 00	21,632 00	108,160 00	15
.....	.....	.....	.....	.....	2,705,378 00	2,520,281 00	5,225,659 00	16
.....	.....	.....	.....	.....	104,996 04	.....	104,996 04	17
.....	.....	.....	.....	.....	48,442 88	32,837 12	81,280 00	18
.....	.....	.....	.....	.....	174,120 96	364,617 42	538,738 38	19
.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,832,024 00	2,832,024 00	20
.....	.....	.....	.....	.....	.....	30,145 02	30,145 02	21
.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,134,080 00	2,134,080 00	22
.....	.....	.....	.....	.....	.....	135,129 60	135,129 60	23
.....	.....	.....	.....	.....	.....	115,000 00	115,000 00	24
.....	.....	.....	.....	.....	.....	126,000 00	126,000 00	25
.....	.....	.....	.....	.....	.....	119,712 00	119,712 00	26
1,851,029 30	1,599,287 39	2,048,097 05	1,284,892 04	859,400 25	4,935,507 35	19,036,236 77	60,808,902 69	
186,600 00	186,600 00	.....	.....	.....	.....	.....	3,732,000 00	27
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,525,250 00	28
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,500,000 00	29
2,037,629 30	1,785,887 39	2,048,097 05	1,284,892 04	859,400 25	4,935,507 35	19,036,236 77	†67,566,152 69	

† Cette somme ne comprend pas la subvention de $25 000,000 au chemin de fer Pacifique-Canadien, ni la somme de $660,683.08 dépensée sur le chemin de fer Annapolis et Digby, qui toutes deux sont comprises dans le compte du capital, ni la subvention annuelle de $219,700 au gouvernement provincial de Québec, à titre d'intérêt à 5 pour 100 sur la somme de $2,394,000 accordée par 47 Vict., chap. 8 (1884) et la subvention annuelle de $107,730, comme intérêt à 4½ pour 100 depuis 1905 sur la dite somme de $2,394,000, pour la ligne d'Ottawa à Québec, laquelle somme considérée comme passif, a été transférée à la dette publique par le ministère des Finances. (Voir Comptes publics, 1898-1914 et page 79, 1908.)

W. C. LITTLE,
Comptable.

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 1er septembre 1914.

PARTIE II

RELEVÉS DU SECRÉTAIRE LÉGISTE POUR L'ANNÉE 1913-1914.

I. Subsides votés pour l'année terminée le 31 mars 1914.

II. Documents, mis en dossiers au bureau du Secrétaire légiste, pendant l'exercice clos le 31 mars 1914, et touchant les canaux du Dominion et le chemin de fer de la Baie-d'Hudson, savoir:—

(1) Contrats passés durant l'année.

(2) Baux—chutes d'eau et autres propriétés louées.

(3) Baux à la Couronne.

(4) Propriété cédée à la Couronne et terrains cédés par Elle.

(5) Dommages acquittés.

III. Documents mis en dossiers au bureau du Secrétaire légiste pendant les neuf mois terminés le 31 décembre 1913, et affectant les chemins de fer Intercolonial et Ile-du-Prince-Edouard, à savoir:—

(1) Contrats passés durant ces neuf mois.

(2) Baux sur propriétés accordés.

(3) Baux à la Couronne.

(4) Propriété cédée à la Couronne et terrains cédés par Elle.

(5) Dommages acquittés.

CONTRATS de subvention en aide à la construction de

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Nom du chemin de fer.	Ligne de chemin de fer ou entreprise subventionnée.	Autorité pour la mise en vigueur.	
				Lois du parlement.	Arrêté du conseil.
	1913.				1913.
(a) 20189	8 août...	Alberta Central Ry. Co.	De Red-Deer à Rocky-Mountain-House.	Can., 1913, c. 46.	1er juillet...
	1914.				
20577	16 fév.....	Burrard Inlet Tunnel & Bridge Co.	Pour la construction d'un pont sur les rapides étroits de l'anse Burrard.	Can., 1913, c. 46.	10 nov.....
	1913.				
20124	23 juin....	The Canadian Northern Alberta Ry. Co.	De Edmonton, Alberta, aux frontières de la Colombie-Britannique à ou près du défilé de Yellowhead.	Can., 1913, c. 10.	23 juin.....
20125	23 juin....	The Canadian Northern Ontario Ry. Co.	De Ottawa à Port-Arthur.....	Can., 1913, c. 10.	23 juin.....
20126	23 juin....	The Canadian Northern Ontario Ry. Co.	De Toronto à Ottawa.....	Can., 1913, c. 10.	23 juin.....
(b) 20190	8 août...	The Canadian Pacific Ry. Co..	De Moosejaw, vers le Nord-Ouest.	Can., 1913, c. 46.	1er juillet...
20278	27 sept...	The Canadian Pacific Ry. Co.	De Gimli à un point sur la rivière des Islandais, à ou près de Riverton.	Can., 1913, c. 46.	6 août et 24 sept.....
	1914.				
20494	8 janv...	The Canadian Pacific Ry. Co.	Pont sur la rivière Saskatchewan, à Outlook, Sask.	Can., 1912, c. 48.	29 nov.....
20507	20 janv...	Esquimalt & Nanaimo Ry. Co.	(b) D'un point à ou près de McBride-Jct., à ou vers le village de Sandwich ; (c) Du village de Sandwich à la rivière Campbel.	Can., 1912, c. 48.	16 janv. 1913 et 3 janv. 1914.
	1913.				1912.
(o) 19988	2 avril ..	The Kettle Valley Ry. Co.	D'un point sur la lig. du ch. de fer de la Cie, près de riv. à l'Eau-Claire à un point sur la rivière Fraser	Can., 1910, c. 51.	4 juillet....
(c) 20161	15 déc....	Kootenay Central Ry. Co.	De Golden *via* Windermere et Fort-Steele, à un point sur le chemin de fer B. C. Southern, à ou près de Jukeson.	Can., 1912, c. 48.	19 oct. 1912 et 3 mars 1913. .1913,
(d) 20462	16 déc....	The Kettle Valley Ry. Co.	De Merritt au quai de Penticton	Can., 1913, c 46.	27 nov.....
(e) 20463 (f)	16 déc.....	The Kettle Valley Ry. Co.	D'un point sur la ligne entre Merritt, et le quai de Penticton, environ 25 milles au sud de Merritt, à un point sur la rivière Fraser près d'Hope-Station.	Cna. 1913, c. 46.	30 oct.....
	1914.				1914.
(g) 20579	18 fév....	The Kettle Valley Ry. Co.	D'un point sur la ligne entre Merritt et le quai de Penticton, à ou près de Penticton jusqu'à Midway.	Can 1913, c. 46.	16 fév.....

chemins de fer passés pendant l'exercice clos le 31 mars 1914.

Montant du crédit.		Nombre de milles subventionnés.	Maximum de rampe. Pieds par mille.	Rayons de courbe, pas moins que.	Largeur de déblaiement de chaque côté.	Largeur de la tranchée.	Remblai.	Rails d'acier, livres par verge linéaire.	Date de leur achèvement.
Par mille.	N'excédant pas.								
$	$		Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Liv.	
3,200	6,400	70	42	1,433	50	20	15	56	4 avril 19 6
.....	350,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1er août 1917.
12,000	.....	260	52·80	573	50	20	15	80	4 mai 1915.
12,000	.....	910	52·80	573	50	20	15	80	1er août 1915.
6,400	.....	250	42·24*	717	50	20	15	56	1er déc. 1914.
3,200	6,400	123	52·80	1,433	50	20	14	56	31 déc. 1913.
3,200	6,400	30	21	2,865	50	20	14	56	1er août 1917.
.....	15% du coût n'excédant pas $115,000.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31 déc. 1913.
3,200	6,400	45	71	717	50	18	14	56	1er août 1916.
3,200	6,400	38	52·80	955	50	18	14	56	1er août 1916.
3,200	6,400	50	116	410	50	18	14	56	1er août 1914.
3,200	6,400	175	32	573	50	20 18	14	56	1er août 1916.
3,200	6,400	145	132	410	50	18	14	56	1er août 1917.
3,200	6,400	55	116	410	50	18	14	56	1er déc. 1915.
3,200	6,400	135	52·80 116	478	50	20	15	56	1er août 1915.

CONTRATS de subvention en aide à la construction de

Numéro du contract.	Date de la signature.	Nom du chemin de fer.	Ligne de chemin de fer ou entreprise subventionnée.	Autorité pour la miseen vigueur.	
				Loi du parlement.	Arrêté du conseil.
	1913.				1913.
(h) 20411	8 nov..	The Lake Erie and Northern Ry. Co.	De Galt à Port-Dover.....	Can., 1912, c. 48.	1er nov....
(i) 20151	5 juillet..	The Northern N.B. & Seaboard Ry.Co.	Des Mines de Drummond à Austin-Brook à un point sur l'I. C. où il coupe l'embranchement de la gare de Bathurst au havre de Bathurst.	Can., 1913, c. 46.	26 juin....
(j) 20180 (k)	1er août.	The Saint John and Quebec Ry. Co.	De Andover, N.-B., à St-Jean, en excluant deux ponts de ch. de f.	Can., 1913, c. 46.	7 juillet....
(l) 20188 (m)	8 août..	Tilsonburg, Lake Erie & Pacific Ry. Co.	De Ingersoll, vers le nord à une jonction avec le ch. de fer St. Mary's and Western Ontario, à Embro.	Can., 1913, c. 46.	1er juillet..
(n) 20243	25 août..	Tobique & Campbellton Ry. Co.	De Plaster-Rock, le long de la rivière Tobique à Riley-Brook.	Can., 1913, c. 46.	19 juillet....

(a) Annule et remplace le contrat No 18559.
(b) Annule et remplace le contrat No 17479.
(c) Annule et remplace le contrat No 18975.
(d) Modifié par contrat supplémentaire No 20522.
(e) Annule et remplace le contrat No 19988.
(f) Modifié par contrat supplémentaire No 20523.
(g) Modifié par contrat supplémentaire No 20580.
(h) Modifié par contrat supplémentaire No 20459.

chemins de fer passés pendant l'exercice clos le 31 mars 1914—*Fin.*

Montant du crédit.		Nombre de milles subventionnés.	Max. de rampe. Pieds par mille.	Rayon de courbe, pas moins que	Largeur de déblaiement de chaque coté.	Largeur de la tranchée.	Remblai.	Rails d'acier, liv. par vg. linéaire.	Date de leur achèvement.
Par mille.	N'excédant pas.								
$	$		Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Liv.	
3,200	6,400	58	69	637	50	20	15	56	18 mai 1916..
3,200	6,400	16·9	80	717	50	20	15	56	1er août 1913..
3,200	6,400	200	53	818	49½	20	16	80	1er nov. 1915..
3,200	6,400	10·38	52·80	1,433	50	20	15	56	31 déc. 1913..
3,200	6,400	28	80	819	50	20	15	56	1er août 1917..

(*i*) Annule et remplace le No 19577.
(*j*) Annule et remplace le No 19705.
(*k*) Modifié par le contrat supplémentaire No 20202.
(*l*) Annule et remplace le No 16631.
(*m*) Modifié par endossement pour permettre l'usage de rails vieux mais bons.
(*n*) Annule et remplace le No 18080.
(*o*) Annule et remplace le No 20463.
* Modifié par endossement.

E. E. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste intérimaire.

CONTRATS passés durant l'exercice terminé le 31 mars 1914.

CANAL BEAUHARNOIS.

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1913.		
20237	20 août...	Cossette and Company.....	Exécuter et terminer certains travaux de protection du barrage du gouvernem. à Valleyfield.

CANAL CHAMBLY.

	1913.		
20275	26 sept....	The Hamilton Bridge Works Co., Ltd.	Construction d'un pont tournant, en acier, sur le canal, à Larocque's-Crossing.

CANAL CORNWALL.

	1913.		
20024	1er mai...	Canada Cement Co., Ltd.....	Livraison de 2,000 barils de ciment à Cornwall, Ont.
20488	31 déc....	The Kennedy Construction Co., Ltd.	Améliorations à l'entrée inférieure de l'écluse n° 20.

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

	1913.		
20024	1er mai...	Canada Cement Co., Ltd.....	700 barils de ciment à Aultsville, Ont.

CANAL GALOPS.

	1913.		
20024	1er mai...	Canada Cement Co., Ltd.....	200 barils de ciment à Iroquois, Ont.
20487	31 déc....	The Dickson Bridge Works Co., Ltd.	Construction d'un pont tournant sur l'écluse n° 28.

CANAL LACHINE.

	1913.		
19958	1er avril..	Quinlan, Robertson & Miller.....	Construction en béton de murs penchés et verticaux à la Côte Saint-Paul.
20023	1er mai...	Canada Cement Co., Ltd.....	20,000 barils de ciment pour les canaux de Québec-Saint-Laurent,
20032	12 mai ...	Quinlan & Robertson.....	Enlèvem. d'une rampe à partir de la propriété louée à la Inland Navigation Co., sur le bassin n° 1, à travers une ouverture dans le mur de protection contre les crues, à la rue Common.

CONTRATS passés durant l'exercice terminé le 31 mars 1914—*Suite.*

CANAL LACHINE—*Suite.*

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1913.		
20033	12 mai...	J. A. Major & Co.....	Enlèvement des débris de brûlé de l'emplacem. de la remise n° 1, au bassin de St-Gabriel....
20049	26 mai....	Quinlan, Robertson & Miller.....	Améliorations aux abords supérieurs de l'éclusse n° 4, Côte St-Paul, et réparation au mur près du pont de Brewster.
20194	6 août...	Canadian Bridge Co., Ltd.....	Fournis et ériger la charpente en acier pour remise aux marchand. qui doit être const. sur le côté ouest du bassin n° 1 de Saint-Gabriel.
20273	24 sept...	K. A. Morrison.....	Construction d'une fondation en béton et des jetées, p. la remise n° 1 de St-Gabriel, Montréal, et posage des pl. en béton d. la dite rem.
20467	20 déc....	J. A. Major & Co.....	Enlèvement d'une partie de la remise n° 1, bassin Saint-Gabriel, qui fut partiellement détruite par le feu.
	1914.		
20627	18 mars..	Westmount Plumbing & Heating Co., Ltd.	Posage d'un toit à la remise n° 1 de Saint-Gabriel, rue Ottawa, Montréal.

CANAL RIDEAU.

	1913.		
20022	1er mai...	Canada Cement Co., Ltd.....	Livraison de 2,000 barils de ciment.
	1914.		
20600	6 mars..	John O'Toole.....	Construction d'un barrage en béton à travers la rivière Rideau dans le village de Merrickville, Ont.
20622	6 mars..	Canadian Western Lumber Co., Ltd.	Livraison des pièces de sapin de Douglas et de madriers de pin pour des poutrelles de barr. et leurs trains au barr. de Merrickville, Ont.
20671	28 mars..	Canada Cement Co., Ltd.....	Livraison de 5,250 barils de ciment.

CANAL RAPIDE PLAT.

	1913.		
20024	1er mai...	Canada Cement Co., Ltd.....	Livraison de 150 barils de ciment à Morrisburg Ont.

CANAL DU SAULT-STE-MARIE.

	1913.		
20025	1er mai...	Canada Cement Co., Ltd.....	Livraison de 1,200 barils de ciment.

CANAL SOULANGES.

	1913.		
20274	26 sept....	Quinlan & Robertson.....	Reconstruction de la tête de la jetée à l'entrée inférieure.
	1914.		
20623	12 mars..	The Phœnix Bridge & Iron Works, Ltd.	Construction d'un pont en acier à tablier roulant sur l'entrée du bassin n° 1, à la pointe des Cascades, Qué.
20652	26 mars..	Dominion Bridge Co., Ltd.....	Livraison de 8 poutrelles de barrage SL-1, et 8 poutrelles de barrage SL-2.

CONTRATS passés durant l'exercice terminé le 31 mars 1914—*Suite.*

ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1913.		
20299	28 oct....	Montreal General Contracting Co., Ltd.	Renouvellement de la jetée de tête de l'écluse Sainte-Anne.

CANAL DE LA TRENT.

	1913.		
20021	1er mai...	Canada Cement Co., Ltd.....	Livraison de 81,000 barils de ciment.
20118	12 juin....	W. R. McPhee & P. J. Kehoe.....	Const. d'un barr. en bét. aux chûtes Fénélon, O.
20186	8 août ..	Roger Miller & Sons, Ltd.....	Fabrication, livraison et érection de 32 paires de portes d'écluse de la divis. du lac Ontario-Rice, et fabrication de 8 paires de portes d'écluse de rechange.
20242	2 sept...	M. Beatty & Sons., Ltd.....	Fabrication, etc., d'un élévateur en acier pour porte d'écluse.
20276	24 sept...	The York Construction Co., Ltd..	Construction de la section Port-Severn de la division Severn du canal.

CANAL WELLAND.

20026	1er mai...	Canada Cement Co., Ltd.....	Livraison de 6,300 barils de ciment.
20050	26 mai....	The Atlantic Lumber Co.....	Livraison de bois, etc., pour l'exercice terminé le 31 mars 1914.
20154	2 juillet..	J. H. Kratz & Co.....	Livraison de bois, etc., pour l'exercice terminé le 31 mars 1914.
20181	1er août..	The Dominion Dredging Co., Ltd.	Construction de la section n° 1 du canal Welland.
20185	6 " ..	Jas. Battle & N. W. Gowan.....	Fabriquer, fournir et livrer 20 plaques d'acier formant l'appareil de Gowan Safety pour portes d'écluse.
20268	30 juillet..	R. H. Nelson.....	Construction de ponceaux à syphon en béton sous le canal d'alimentation de l'embr. de Dunnville, à Broad-Creek, près de Stromness.
20279	1er oct...	The Hamilton Bridge Works Co., Ltd.	Erection d'un pont tournant avec voie double sur le canal Welland actuel en aval de l'écluse n° 11.
20284	4 " ..	O'Brien & Doheny and Quinlan & Robertson.	Construction de la section n° 3, canal Welland.
20469	22 déc....	Canadian Dredging Co., Ltd.....	Construction de la section n° 5, canal Welland.
20486	31 " ...	Baldry, Yerburgh & Hutchinson, Ltd.	Construction de la section n° 2, canal Welland.
	1914.		
20604	6 mars..	F. H. Hopkins & Co.....	Livraison d'une grue à locom., de la Industrial Works et ayant une capacité de 50 tonnes.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

	1913.		
19992	1er avril..	Sellers Anchor Bottom Tie Plate Co. of Canada. Ltd.	Livrer 140,000 traverses pour rails d'acier de 80-liv.
20013	29 " ..	Polson Iron Works, Ltd.....	Livrer drague aspirante de 24-pcs.
20046	20 mai....	Thor. Iron Works, Ltd.....	Livrer une berge de touage en acier et deu chalands à sections en acier.

CONTRATS passés durant l'exercice terminé le 31 mars 1914—*Fin.*

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON—*Fin.*

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1913.		
20063	30 mai....	F. H. Hopkins & Co.....	Livraison de mach. pour drague de 1½ v. cube.
20064	30 " ..	" "	" " " 3 "
20065	30 " ..	The Atlantic Lumber Co., Ltd....	" 54,000 pieds, m.p., de chêne-blanc.
20101	7 juin....	Jno. Reid & Co.....	" d'un remorqueur en acier, n° 80 (après y avoir fait certains changements) à St-Jean, Terre-Neuve, ou à Sydney, C.-B.
20114	10 " ..	The Long-Bell Lumber Co.....	Fournir et à Port-Arthur, Texas, 3,132,987 pieds, M.P., de pin jaune à longues feuilles.
20115	21 " ..	Musgrave & Co.....	Livraison de de bois scié et rond, etc., pour le terminus à Port-Nelson.
20130	2 juillet..	" "	Fonrnir et livrer du bois et des pilotis ronds.
20150	2 " ..	Montreal Locomotive Works, Ltd.	Livraison de 2 locomotives à 2 cyl. de 9 x 14 et avec réservoir en selle de 36 pouces.
20152	2 " ..	F. H. Hopkins & Co.....	Livraison de 10 wagons plats de 15 tonnes et 76 wag. à billes, mod. Russell n° 2, de 15 ton.
20153	2 " ..	Lecky & Collis, Ltd.....	Livraison d'un malaxeur à béton n° 11.
20160	12 " ..	The Marconi Wireless Telegraph Co. of Canada, Ltd.	Fourni des mats d'acier et matériaux de construction, etc., pour un poste de radiotélégraphie au terminus du chemin de fer de la Baie-d'Hudson; avec main-d'œuvre.
20173	12 " ..	Mussens Limited.....	Four. une masse en acier pour enfonc. de pilotis.
20174	12 " ..	" "	Livraison d'une locomotive à réser. à selle et mod. Vulcan, 6 x 10, C.O S. à 4 cylindres.
20175	12 " ..	" "	Livraison de 30 wag. à basc. avec bâtis en bois.
20176	12 " ..	" "	" 330 grosses de tonnes de rails de 30 lbs, modèle A.S.C.E.; 4,000 paires d'éclisses; 16,000 boulons et écrans à rails; 24,000 liv. de grands clous.
20179	1 août...	Polson Iron Works, Ltd.....	Livraison, gratuit à Montréal, d'une coque et des mach. d'un remorq. à roue d'arrière.
20184	6 " ..	The Marconi Wireless Telegraph Co. of Canada, Ltd.	Construction, outillage et parachèv. d'une station de radiotélégraphie à Le-Pas, Man.
20246	4 sept....	Coyle & Hughes.....	Erection d'un bureau d'opération pour poste de radiotélégraphie à Le-Pas, Man.
	1914.		
20556	30 jan.....	Polson Iron Works, Ltd.....	Livraison de 3 petites barges à vap. et en acier.

PONT DE QUÉBEC.

	1913.		
20129	2 juillet..	Michael P. Davis.....	Réparations faites à la jetée centrale du pont des chaudières, situé à ¼ mille au sud de la culée sud du pont de Québec sur la jonction entre le pont de Québec et le chemin de fer Intercolonial.

E. E. FAIRWEATHER,

Secrétaire légiste intérimaire.

FORCES HYDRAULIQUES et autres propriétés publiques louées par le ministère

CANAL

Numéro du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Terres ou droits cédés.
	1913.		
20295	21 oct...	The Ottawa Transportation Co., Ltd.	Privilège de construire et maintenir un hangar à bestiaux sur l'écluse sur la berge N.-E., du canal, à Carillon, Ont.

CANAL

20001	15 avril.	J. L. Langelier.....	Privilège de poser et maintenir des câbles électriques de St-Jean, Qué., à travers le canal au moulin à farine du preneur sur le côté ouest du canal.

CANAL

20134	21 juin..	The Richelieu & Ontario Navigation Co.	Terre sur le côté sud de la rue Water, à Cornwall, Ont.

CANAL

20416	12 nov..	C. W. Farran.....	Terre à la pointe de Farran, côté de Stormont.

CANAL

	1914.		
20588	18 fév. .	Hydro-Electric Power Commission of Ontario	Privilège d'ériger et maintenir des poteaux et d'installer et exploiter une ligne de transmission électrique sur les terres appartenant aux canaux.
20629	12 mars.	Hydro-Electric Power Commission of Ontario	Privilège d'ériger et maintenir, et d'installer et exploiter certaines parties de la ligne de transmission, de 22,000 volts, projetée, sur les terres appartenant au canal.

CANAL

	1913.		
*a*20002	15 avril.	Lionel Leduc.....	Terre au quai nord du bassin n° 2, quartier Ste-Anne, Montréal.
20006	23 " .	Canadian Rolling Mills Co., Ltd.	Privilège de poser et maintenir un tuyau d'aliment. de 10 pcs à travers les terres appartenant au canal, à partir du canal jusqu'à l'usine de preneur sur le lot inscrit au cad. sous le numéro, 2607 ; Par. de Montréal, Qué., et d'y f. circ. un volume d'eau.
*b*20009 *c*	23 " .	The G.T.Ry. Co. of Canada.	Privilège de poser, maintenir et exploiter, un embranchem. sur la rive nord du canal à partir de la ligne principale jusqu'à la propriété de la Dominion Flour Mills Co., Ltd., sur le lot inscrit au cad. comme n° 3412, Par. de Montréal, Qué., ainsi que le droit et priv. de dép. lég., du coté sud, la voie pr. du locat.
20011	23 " .	The Montreal Light, Heat & Power Co.	Priv. de poser et maintenir, à trav. les terres du canal, un tuyau d'aliment. et un tuyau de décharge de 36 pcs, à un point à 150 pds à l'ouest de la p.-front. n° 49, P. Montréal et d'y pr. de l'eau
20015	30 " .	Arsène A. Larocque.....	Lot du quai à l'extr. d'amont du bassin Wellington à Montréal..
*d*20016	2 mars.	Dupuis & Poirier.....	Terre sur le côté sud du canal en amont du pont de la Côte St-Paul, à Montréal.
20040	13 " .	Capt. A. Mallette.....	Terre entre les bassins Flour nos 1 et 2, Montréal.
20041	15 " .	Quinlan & Robertson....	Terre sur le côté sud du canal.
*e*20042	15 " .	R. H. Miner & Co., Ltd.	Terre bordant le bassin St-Gabriel n°4, à Montréal.

des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1914.

Superficie.	Durée du bail.	Date du bail.	Termes du paiement.		
			Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier versement dû.
CARILLON.					
.....	A loisir.....	1er oct. 1913.	1 00	1er oct.....	1er oct. 1913.
CHAMBLY.					
.....	A loisir.....	1er avril 1913.	1 00	1er avril....	1er avril 1913.
CORNWALL.					
980 pds car.....	6 ans, 2 mois.....	1er juin 1913.	24 00	1er juin.....	1er juin 1913.
POINTE FARRAN.					
0·024 acres.....	A loisir.....	1er nov. 1913.	1 00	1er nov.....	1er nov. 1913.
DES GALOPS.					
.....	A loisir.....	1er janv. 1914.	10 00	1er janv....	1er janv. 1914.
.....	"	1er " 1914.	10 00	1er "	1er " 1914.
LACHINE.					
300 pds car.....	A loisir.....	1er mai 1913.	12 00	1er mai.....	1er mai 1913.
.....	"	1er avril 1913.	550 00	1er avril....	1er avril 1913.
.....	"	1er fév. 1913.	135 00	1er fév.	1er fév. 1913.
.....	"	1er avril 1913.	1,500 00	1er avril....	1er avril 1913.
22,700 pds car.....	"	1er mai 1913.	1,816 00	1er mai.....	1er mai 1913.
22,767 pds car.....	"	1er " 1913.	918 68	1er "	1er " 1913.
928 pds car.....	"	1er " 1913.	74 25	1er "	1er " 1913.
4,500 pds car.....	"	1er " 1913.	180 00	1er "	1er " 1913.
5,875 pds car.....	"	1er " 1913.	800 00	1er "	1er " 1913.

FORCES HYDRAULIQUES et autres propriétés publiques louées par le ministère

CANAL

N° du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Terrains ou droits cédés.
	1913		
*f*20043	15 mai.	R. H. Miner & Co., Ltd	Terrain ayant front sur le bassin St-Gabriel n° 1, Montréal.
*g*20052	27 "	Canadian Sand & Gravel Co., Ltd.	Terrain sur le bassin St-Gabriel n° 4, quartier Ste-Anne, Montréal.
*h*20053	20 "	Hugh F. Cumming.....	Terrain ayant front sur le bassin St-Gabriel n° 1, Montréal.
*i*20070	2 juin.	Jean-B. Bonhomme.....	Terrain du côté sud du canal, Montréal.
*j*20071	28 mai.	The Grier Timber Co., Ltd.	Terrain à l'ouest du nouveau bassin St-Gabriel n° 4, quartier Ste-Anne, Montréal.
*k*20072	30 "	Janvier Laberge.....	Terrain du côté sud du canal, Montréal.
20110	6 juin..	Ville de Lachine.....	Terrain imméd. à l'ouest du barrage d'alimentation du canal.
20111	9 "	The Montreal Light, Heat & Power Co....	Privilège de construire et de maintenir un appareil pour charger le charbon sur la rive sud du canal vis-à-vis la moitié nord-est du lot n° 1021, paroisse de Montréal.
*l*20135	21 "	James Henry Redfern...	Terrain sur la rive nord du canal en aval du pont de l'avenue Atwater, Montréal.
20158	2 juill.	The Canadian Bag Co., Ltd.	Terrain du côté sud du canal, Montréal.
20159	2 "	The Imperial Oil Co., Ltd.	Privilège de poser et de maintenir un tuyau en fer de 3 pouces sur la rive sud du canal à la Côte-St-Paul.
20161	9 "	The G.T. Railway Co. of Canada.	Privilège de poser, maintenir et mettre en service une simple voie de ch. de fer sur la rive nord du canal, faisant le raccord. avec la voie d'évitement aux propriétés de A. Bremner, Limited.
20162	9 juill.	The G. T. Ry. Co. of Canada.	Privilège de poser, maintenir et mett. en serv. une voie d'évit. sur les terres app. au canal du côté n. du canal à partir des voies act. du locataire p. aig. les wag. de la Can. Car & Foundry Co.
20191	6 août.	C. P. Ry. Co.....	Privilège de poser, maintenir et mettre en service 2 voies d'évitement sur la rive sud du canal.
20235	14 "	Dupuis et Poirier.....	Terrain s. la rive sud du canal en am. du pont de la Côte St-Paul.
20236	19 "	The James Shearer Co., Ltd.	Terrain sur la rive sud du canal à l'ouest de l'écluse St-Gabriel.
20261	15 sept.	C. P. Ry. Co.....	Privilège de poser, maint. et mettre en serv. une voie d'évit. s. la rive sud du canal aux prop. de la Canadian Wire Rope Co., Ltd.
20265	18 "	The Steel Co. of Canada, Ltd.	Terrain sur la rive nord du canal.
*m*20288	6 oct..	The Jno. McDougall Caledonian Iron Wks. Co. Ltd.	Partie du lot 1068, quartier Ste-Anne, Montréal.
	1908		
20291	22 déc..	*Ville Emard.....	Pour le passage de tuyaux d'égouts sous le canal par le tunnel vis-à-vis la rue Davidson dans la ville Emard.
	1913		
20292	4 oct..	A. Leclaire.....	Terrain du côté sud du canal en aval de l'éc. n° 5, à Lachine, Qué.
20297	21 "	The G. T. Ry. Co. of Canada.	Privilège de poser, maintenir et mettre en service une voie de chemin de fer à travers la rue Mill, Montréal.
20402	30 "	C. P. Ry. Co.....	Privilège de poser, maint. et mettre en service une voie d'évit. de 210 pds de long sur les terres appart. au canal, à partir de l'embranchement du coté sud du canal jusqu'aux prop. de J. Elie.
20424	27 nov..	The Canadian Light, Heat & Power Co., Ltd.	Privilège de poser, et maintenir un câble conducteur d'énergie électrique au-dessus du canal du côté ouest du pont de la Côte-St-Paul.
20425	27 "	"	Privilège de poser et de maint. u. ligne de canalis. à partir du canal jusqu'à l'us. du loc. à la Côte-St-Paul; et de tirer l'eau.
20477	20 déc..	Consumers Cordage Co., Ltd.	Terrain du côté sud du canal, quartier St-Gabriel, Montréal.
20515	29 "	The N. K. Fairbank Co., Ltd.	Terrain sur la rive sud du canal vis-à-vis la propriété du locataire dans la ville Lasalle

des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1914—*Suite.*

LACHINE — *Suite.*

Superficie.	Durée du bail.	Daté du bale.	Termes du Paiement.		
			Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier versement dû.
			$ c.		
5,750 pieds carrés...	A loisir.....	1er mai 1913.	1,400 00	1er mai...	1er mai 1913
19,046 pieds carrés..	"	" 1913.	1,701 00	" ...	" 1913.
3,000 pieds carrés...	"	" 1913.	240 00	" ...	" 1913.
5,750 pieds carrés...	"	" 1913.	115 00	" ...	" 1913.
32,670 pieds carrés..	"	" 1913.	2,600 00	" ...	" 1913.
5,411 pieds carré....	"	" 1913.	86 00	" ...	" 1913.
69,898 pieds carré...	"	1er sept. 1913.	1 00	1er sept...	1er sept. 1913.
.....	"	1er juin 1913.	36 00	1er juin...	1er juin 1913.
1,950 pieds carrés...	"	" 1913.	78 00	" ...	" 1913.
839 pieds carrés.....	21 ans.....	1er mai 1913.	70 00	1er mai...	" 1913.
.....	A loisir.....	1er juin 1913.	10 00	1er juin...	1er juin 1913
.....	"	" 1913.	140 00	" ...	" 1913.
.....	"	1er jan. 1913.	10 00	1er jan....	1er jan. 1913.
.....	"	1er juil. 1913.	100 00	1er juill...	1er juil. 1913.
6,040 pieds carrés....	"	1er août 1913.	241 60	1er août...	1er août 1913.
13,500 pieds carrés..	"	19 juillet 1913.	540 00	19 juillet...	19 mai 1913.
.....	"	1er août 1913.	34 50	1er août...	1er août 1913.
1,500 pieds carrés...	"	1er juil. 1913.	60 00	1er juill...	1er juil. 1913.
7,600 pieds carré....	"	1er mai 1913.	300 00	1er mai...	1er mai 1913.
.....	"	22 déc. 1908.	1 00	22 décem...	22 déc. 1908.
6,000 pieds carrés....	"	1er oct. 1913.	120 00	1er oct...	1er oct. 1913.
.....	"	1er août 1913.	10 00	1er août...	1er août 1913.
.....	"	1er oct. 1913.	105 00	1er oct...	1er oct 1913.
.....	"	30 avril 1911.	10 00	30 avril...	30 avril 1911.
.....	"	6 juin 1911.	1,500 00	6 juin...	6 juin 1911.
11,462 pieds carrés..	"	1er déc. 1913.	458 48	1er déc...	1er déc. 1913.
560 pieds carrés.....	"	1er oct. 1913.	16 80	1er oct...	1er oct. 1913.

FORCES HYDRAULIQUES et autres propriétés publiques louées par le ministère

CANAL

N° du bail.	Date de la signature.	Locataires	Terrains ou droits cédés.
	1914		
20524	27 janv.	Ville de Montréal.....	Lopins de terre connus sous les noms des r. Mill et Oak, Montréal.
20583	12 févr.	The Montreal Light Heat & Power Co.	Privilège de poser et de maint. des cond. pour le gaz sous le canal et sur les terres appart. au canal en amont de la Côte-St-Paul.
20584	16 févr.	Norman M. McLeod....	Terrain du côté sud du canal.
20585	18 févr.	C. P. Ry. Co.....	Privilège de poser, maintenir et mettre en service une voie d'évitement, d'une longueur de 235 pieds sur les terres appart. au canal sur la rive nord du canal, à partir de la voie principale jusqu'aux propriétés de la Dominion Wire Rope Company.

CANAL DU

20588	18 févr.	Hydro-Electric Power Commission of Ontario.	Privilège de const. et de maint. des poteaux et de const. et de maint. une ligne de transm. sur les terres appart. au canal.
20629	12 mars.	"	Privilège de construire et de maintenir des poteaux et de construire et de maintenir des parties de la ligne de 22,000 volts projetée sur les terres appart. au canal.

CANAL

	1913		
19962	1 avril.	The Ottawa Northern & Western Ry. Co.	Terrain du côté nord du canal, Ottawa, contigu à l'emplacement de la voie de la locataire et du pont Dufferin.
19963	1 avril.	Town of Smith's Falls..	Terrain du côté nord de la rue River.
19990	16 avril.	The Bell Telephone Co. of Canada, Ltd.	Privilège de poser et de maintenir cinq tuyaux de 3½ pouces sur les terres appart. au canal et sous le canal sur le lot «H», concession «D», township de Nepean, comté de Carleton, Ont.
20010	28 avril.	G. L. Jakes.....	Terrain du côté sud de la coupe en amont de l'écluse supérieure à la gare de l'écluse de Merrickville, et privilège d'installer et d'y maintenir un réservoir à gazoline Bowser.
20017	30 avril.	The Rideau Aquatic Club, Ltd.	Terrain recouvert par l'eau; partie du lot lettre «I», concession lettre «C,», township de Nepean, comté de Carleton, Ont.
20027	2 mai.	John Eligh.....	Terrain recouvert par l'eau du canal, emplacement de quai sur le lot n° 6, concession dont le front est interrompu, township de Marlborough, comté de Carleton, Ont.
20028	2 mai.	John Randall.....	Terrain recouvert par les eaux du canal, emplacement de quai sur le lot n° 3, cons. 8 township de Leeds, Ont.
20029	2 mai.	G. L. & W. B. Dickenson.	Terrain recouvert par les eaux du canal, emplacement de quai, sur le lot n° 8, Long-Island, township d'Osgoode, comté de Carleton, Ont.
20030	2 mai.	C. G. Lindsay.....	Terrain recouvert par les eaux du canal emplacement de quai, sur le lot n° 25, conc. 1, township de North Gower, comté de Carleton, Ont.
n20031	2 mai.	John P. Foley.....	Terrain recouvert par les eaux du canal, emplacement de quai sur les lots Nos 4, 5, 6 et 7, du côté est de la rue principale, Westport comté de Leeds, Ont.
20037	2 mai.	J. R. Dargavel.....	Terrain recouvert par les eaux du canal, emplac. de quai sur le lot n° 6, 8, cons. 6 town. de South-Crosby, comté de Leeds, Ont.
20038	15 mai.	Wm. E. Chester.....	Terrain du côté est de la riv. Rid., à la gare de l'éc. Clowes, partie du n° 3, conc. «B», town. de Wolfood, comté de Grenville, Ont.
20104	6 mai.	J. R. Dargavel.....	Terrain à la gare de l'écluse Chaffey, partie du lot 17, conc. 8, township de South Crosby, comté de Leeds.
20105	6 juin.	Thos. Kenney.....	Terrain recouvert par les eaux du canal, emplac. de quai sur le lot 6, conc. 6, town. de South Crosby, comté de Leeds, Ont.
20109	6 juin.	H. B. Brownlee.....	Privilège de poser et de maintenir un réserv. à gazol., une ligne de canalisat. et une pompe sur les terres appart. au canal, près de l'écluse détachée à Smith's Falls, comté de Lanark.

des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1914—*Suite.*

LACHINE—*Suite.*

Superficie.	Durée du bail.	Date du bail.	Termes du paiement.		
			Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier versement dû.
			$ c.		
.....	99 ans.....	1er janv. 1914.	1 00	1er janv. ...	1er janv. 1914.
.....	A loisir.....	1er fév. 1914.	50 00	1er fév.	1er fev. 1914.
3,750 pds carrés.....	"	1er janv. 1914.	150 00	1er fanv. ...	1er janv. 1914.
.....	"	1er oct. 1913.	117 50	1er oct.	1er oct. 1913.
RAPIDE-PLAT.					
.....	A loisir.....	1er janv. 1914.	10 00	1er janv....	1er janv. 1914.
.....	"	1er " 1914.	10 00	1er "	1er " 1914.
RIDEAU.					
2,405 pds carrés...					
3,870 " ...	99 ans.....	1er janv. 1911.	1 00	1er janv....	1er juin 1911.
4,300 " ...	A loisir.....	1er avril 1913.	1 00	1er avril....	1er avril 1913.
.....	"	1er " 1913.	1 00	1er " ...	1er " 1913.
100 pds carrés....	"	1er " 1913.	15 00	1er " ...	1er " 1913.
21,000 "	"	1er " 1913.	1 00	1er " ...	1er " 1913.
1,620 "	"	1er " 1913.	1 00	1er " ...	1er " 1913.
2,400 "	"	1er " 1913.	1 00	1er " ...	1er " 1913.
6,450 "	"	1er " 1913.	1 00	1er " ...	1er " 1913.
2,574 "	"	1er " 1913.	1 00	1er " ...	1er " 1913.
29,800 "	"	1er " 1913.	1 00	1er " ...	1er " 1913.
994 "	"	1er " 1913.	1 00	1er " ...	1er " 1913.
3 acres.....	"	1er juil. 1913.	5 00	1er juillet...	1er juil. 1913.
4,750 pds carrés....	13 ans.....	1er juin 1913.	1 00	1er juin.....	1er juin 1913.
2,530 "	A loisir.....	1er avril 1913.	1 00	1er avril....	1er avril 1913.
.....	"	1er mai 1913.	50 00	1er mai....	1er mai 1913.

FORCES HYDRAULIQUES et autres propriétés publiques louées par le ministère

CANAL

N° du bail.	Date de la signature.	Locataires.	Terrains ou droits cédés.
	1913		
20133	21 juin..	C. W. Hartley, Jno. Randall & A. Neal.	Terrain recouvert par les eaux du canal, emplacement de quai sur l'écluse n° 4, conc. 8, township de Leeds, comté de Leeds, Ont.
20401	6 nov..	C. W. Postlethwaite....	Partie du lot 8, conc. «A», township de Wolford, comté de Grenville.
	1914		
20501	8 janv.	The Bell Telephone Co. of Canada, Ltd.	Privilège de constr. et de maintenir des fils téléph. au-dessus de la branche Tay du canal, à environ ¾ de mille à l'est de Perth.
o20530	29 " .	The Ottawa Transportation Co., Ltd.	Lots de quai, n°s 1, 2, 3 et 4, du côté ouest du canal, Ottawa, Ont.

CANAL

	1913		
20055	20 mai..	A. Bryan & W. Grier....	Partie de l'île Ste-Marie, Sault-Sainte-Marie, Ont.....

CANAL

	1913		
19997	19 avril.	Wesley Munroe.....	Parie du lot 1, conc. 4, township de Garden, comté de Victoria.
20068	6 mai..	Eastern Power Co., Ltd.	Privilège de poser et de maintenir un tuyau en fer de 4 pouces sur les terres appart. au canal aux chutes Henley, partie du lot 16, conc. 11, township de Seymour, com. de Northumberland, Ont.
20069	2 juin..	Jno. H. Brandon.....	Terrain à l'ouest de la rue Calborne, Fenelon-Falls, Ont.....
20137	24 " ..	The Bell Telephone Co. of Canada, Ltd.	Privilège de construire et de maint. une ligne téléph. au-dessus du canal en aval de l'écluse n° 2, div. du lac Simcoe-Balsam.
20164	12 juil. .	The Fowlds Co., Ltd...	Priv. de construire et de maintenir une ligne de canalisation électrique au-dessus du canal et des terres qui lui appart., d. le vil. d'Hastings, comté de Northumberland, Ont.
20187	8 août.	Roger Miller & Sons, Ltd.	Permis d'employer 6 1-5 acres de terre en aval de l'écluse n° 1, dans la ville de Trenton, aux fins de l'entreprise n° 20186.
20263	15 sept..	The Randolph MacDonald Co., Ltd.	Terrain dans les lots 31 et 32, conc. 8, township de Fenelon, comté de Victoria, Ont.
20277	24 " ..	J. S. Osborne.....	Priv. de se servir de d'occuper tous les terrains de réserve sur la division de Holland-River, pour des fins de pâturages.
20465	9 déc..	The Eastern Power Co., Ltd.	Privilège de poser et de maintenir un tuyau d'égout sur les terres appartenant au canal, partie du lot 16, conc. 11, township de Seymour, comté de Northumberland, Ont.
20476	20 " ..	The Bell Telephone Co. of Canada, Ltd.; The North American Telegraph Co. and The G.N.W. Telegraph Co.	Privilège de construire et de maintenir une ligne téléphonique et télégraphique sur le canal et les terres lui appartenant dans le village d'Hastings, comté de Peterborough, Ont.
	1914		
20500	8 janv.	Harvey Municipal Telephone System.	Privilège de poser et de maintenir une ligne téléphonique sous-marine au-dessous du canal, à la tête du pilier d'entrée supérieur de l'écluse de Buckhorn.
20514	19 " .	James Waters.....	Lit de la rivière Trent, côté est, Campbellford, comté de Northumberland, Ont.

des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1914—*Suite.*

CANAL—*Suite.*

Superficie.	Durée du bail.	Date du bail.	Termes du paiement.		
			Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier versement dû.
			$ c.		
17,033 pds car.....	À loisir.....	1er avril 1913.	1 00	1er avril....	1er avril 1913.
0·11 acres.....	"	1er nov. 1913.	2 00	1er nov.....	1er nov. 1913.
.....	"	1er déc. 1913.	1 00	1er déc.....	1er déc. 1913.
.....	"	4 mars 1913.	250 00	4 mars.....	4 mars 1913.
RAPIDE PLAT.					
0·28 acres.....	À loisir.....	1er mai 1913	25 00	1er mai.....	1er mai 1913.
RIDEAU.					
7·5 acres.....	À loisir.....	1er avril 1913.	7 50	1er avril....	1er avril 1913.
.....	"	1er " 1913.	1 00	1er avril....	1er avril 1913.
0·47 acres.....	"	1er janv. 1913.	7 50	1er janv....	1er janv. 1913.
.....	"	1er mai 1913.	1 00	1er mai....	1er mai 1913.
.....	"	1er juill. 1913.	1 00	1er juill	1er juill. 1913.
6 1-5 acres.....	"	8 août 1913.	1 00	8 août....	8 août 1913.
0·9 acres.....	"	1er " 1913.	2 00	1er "	1er " 1913.
.....	3 ans.....	20 sept. 1913.	151 00	20 sept.....	20 sept. 1913.
.....	À loisir.....	1er déc. 1913.	1 00	1er déc.....	1er déc. 1913.
.....	"	1er juill. 1913.	1 00	1er juill.....	1er juill. 1913.
.....	"	1er déc. 1913.	1 00	1er déc.....	1er déc. 1913.
0·027 acres.....	"	1er " 1913.	5 00	1er "	1er " 1913.

FORCES HYDRAULIQUES et autres propriétés publiques louées par le ministère

CANAL

N° du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Terrains ou droits cédés.
	1913		
19968	1er avril	The Ontario Paper Co., Ltd.	Partie du lot n° 29, township de Thorold, comté de Welland, Ont., et privilège de const. un dock en béton long de 300 pieds, et de poser un tuyau de 18 pouces et de tirer l'eau du canal.
p20007	23 "	Plymouth Cordage Co..	Terrain dans la ville de Welland; partie du lot 26, conc. 6, township de Crowland, comté de Welland, Ont.
q20008	23 "	Ville de Welland.....	Terrain dans la ville de Welland, partie du lot 26, conc. 6, township de Crowland, comté de Welland, Ont.
20039	13 mai.	Canada Interlake Line, Ltd.	Terrain dans la ville de Welland, partie du lot 26, conc. 6, township de Crowland, comté de Welland, Ont.
20051	26 "	Davy Pulp and Paper Co., Ltd.	Partie du lot 17, Thorold, comté de Welland, et privilège de tirer du canal en amont de l'écluse n° 25, 460 c-v. d'excédent d'eau.
20054	26 "	James Delaney.....	Partie du lot 15, conc. 5, township de Grantham, comté de Lincoln, Ont.
20061	26 "	The Waines and Root Gas Co., Ltd.	Privil. de poser et de maint. un tuyau à gaz de 6 pcs sur les terres appart. au canal et sur le barrage du gouv. à Dunnville, Ont.
20074	30 "	John Laughlin.....	Pt. du lot 14, conc. 5, tow. de Grantham, cté de Lincoln, Ont.
20102	6 juin..	Geo. Luffman.....	Partie du lot n° 11, conc. 7, township de Grantham, comté de Lincoln, Ont.
20103	6 "	Jos. R. Heslop.....	Lot n° 15, Port-Robinson, Ont., et 15 c-v d'eau.
20136	21 "	Rachel Wills.....	Pt. du lot 15, conc. 5, tow. de Grantham, comté de Lincoln.
20163	9 juill..	British Canadian Canners, Ltd.	Priv. de poser, const. et maint. un tuyau de prise d'eau et une stat. de pomp., à part. du nouv. c. à Port-Robinson et tir. l'eau.
20195	1er août	The St. Catharines Cold Storage and Forwarding Co.	Partie du lot 14, conc. 5, township de Grantham, comté de Lincoln, Ont.
20196	8 "	Hydro-Electric Power Commission of Ontario	Le droit et le privilège de poser et de maintenir un câble sous-marin au-dessous du nouveau canal en amont de l'écluse n° 4, pour servir avec une ligne de transmission de 2,200 volts.
20204	12 "	British Canadian Canners, Ltd.	Privilège de poser et de maintenir un tuyau de 3 pouces et de construire une station de pompes sur les terres appart. au canal à Port-Dalhousie, Ont., et de tirer l'eau.
20248	8 sept..	The Dunnville Consolidated Telephone Co., Ltd.	Privilège de construire et de maintenir 3 lignes téléphoniques le long du canal.
20262	18 "	Union Carbide Co. of Canada, Ltd.	Privilège de poser, maintenir et mettre en service une voie d'évitement afin de joindre les usines avec la voie déjà existante en arrière du quai du gouvernement au sud de Welland.
20264	17 "	Township de Crowland..	Priv. de pos. et de m. sur les ter. appart. au canal, un tuyau d'ég. de 12 pcs qui est l'extrém. ouest d'un égout qui d. être placé sur le chemin Ontario, et d'unir celui-ci avec l'égout du gouv.
20286	7 oct..	Lincoln Clay Products Co., Ltd.	Priv. de pos. et de m. un tuyau de prise d'eau d'un pce et demi sur les terres app. au c. à par. du coursier hydr. près de l'avenue Lincoln, Ste-Catherine, et de tirer 400 gallons d'eau par jour.
20287	7 "	The Niagara, St. Catharines & Toronto Ry. Co.	Le droit et le priv. de const. et de maint. des voies d'évitem. conduisant à la propriété des Interlake Tissue Mills à Merritton et aux propriétés de la Thorold Pulp Co., à Thorold.
20293	15 "	Metals Chemical Co., Ltd.	Priv. de poser et de maint. un tuyau de p. d'eau de 3 pcs et un tuyau de renv. de 2 pcs sur les terres appart. au canal près de Welland, Ont., et de tirer de 2,000 à 3,000 gall. d'eau p. j. du c.
20418	14 nov..	Geo. P. Brown.....	Terrain du côté nord du canal d'amende entre la rue Canal ouest et l'écluse de Dunnville, Dunnville, Ont.
20464	5 déc..	The Welland Club, Ltd.	Terrain entre les rues States et Regent, Welland, Ont., partie du lot 26, conc. 5, township de Crowland, comté de Welland, Ont.
	1914.		
20513	19 janv.	Union Carbide Co. of Canada, Ltd.	Privilège de poser et de maintenir un tuyau de prise d'eau de 20 pcs à partir du canal jusqu'aux propriétés du locat. à Welland, et de tirer 1,000,000 gall. d'eau p. j. au moyen de c. prise d'eau.
20516	19 "	Thos. G. Orme.....	Terrain sur le côté nord du canal d'amenée entre la rue Canal, ouest et l'écluse de Dunnville, Dunnville, Ont.

des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1914—*Suite.*

WELLAND.

Superficie.	Durée du bail.	Date du bail.	Termes du paiement.		
			Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier versement dû.
			$ c.		
1·29 acres.....	A loisir.....	1er mars, 1913.	415 00	1er mars..	1er mars 1913.
1·54 acres.....	"	1er avril 1913..	40 00	1er juin..	1er juin 1913.
0·77 acres.....	"	1er avril 1913..	10 00	1er avril..	1er avril 1913.
0·75 acres.....	"	1er " 1913..	100 00	1er " ..	1er " 1913.
.....	Renouvel. dans 21 ans.	1er " 1913..	Land 10 00 W.P.2760 00	1er " ..	1er " 1913.
1·68 acres.....	A loisir.....	1er " 1913..	6 72	1er " ..	1er " 1913.
.....	"	1er janv. 1913..	25 00	1er janv..	1er jan. 1913.
0·06 acres.....	"	1er avril 1913..	1 00	1er avril..	1er avril 1913.
12·60 acres.....	"	1er " 1913..	50 40	1er " ..	1er " 1913.
0·33 acres.....	Renouvel. dans 21 ans.	1er juil. 1913..	116 00	1er juillet..	1er juil. 1913.
0·07 acres.....	A loisir.....	1er avril 1913..	1 00	1er avril..	1er avril 1913.
.....	"	1er juin 1913..	50 00	1er juin..	1er juin 1913.
0·04 acres.....	"	1er avril 1913..	1 00	1er avril..	1er avril 1913.
.....	"	1er août 1913..	1 00	1er août..	1er août 1913.
.....	"	1er juin 1913..	55 00	1er juin..	1er juin 1913.
.....	"	1er août 1911..	25 00	1er août..	1er août 1911.
.....	"	1er sept. 1913..	25 00	1er sept..	1er sept. 1913.
.....	"	1er " 1913..	5 00	1er " ..	1er " 1913.
.....	"	1er oct. 1913..	15 00	1er oct..	1er oct. 1913.
.....	"	1er août 1913..	25 00	1er août..	1er août 1913.
.....	"	1er oct. 1913..	25 00	1er oct..	1er oct. 1913.
.....	"	1er nov. 1913..	10 00	1er nov..	1er nov. 1913.
0·48 acres.....	"	1er " 1913..	15 00	1er " ..	1er " 1913.
.....	"	1er déc. 1913..	325 00	1er déc..	1er déc. 1913.
0·01 acre.....	"	1er janv. 1914..	10 00	1er janv..	1er jan. 1914.

FORCES HYDRAULIQUES et autres propriétés publiques louées par le ministère

CANAL

N° du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Terrains ou droits cédés.
	1913		
20518	20 janv..	David P. Fry.....	Terrain sur le côté nord du canal d'amenée entre la rue Canal ouest et l'écluse de Dunnville, Dunnville, Ont.
20571	7 fév..	The Niagara, St. Catharines & Toronto Ry. Co.	Privilège de poser et de maintenir un câble de transmission sous-marin de 12,000 volts au-dessous du canal à l'avenue Berryman, Ste-Catherine, Ont., avec le privilège de construire et de maintenir une ligne de transmission sur poteaux.
20617	6 mars.	Lincoln Electric Light & Power Co., Ltd.	Privilège de poser et de maintenir un câble sous-marin à 3 fils au-dessous du canal, près de l'avenue Westchester, Ste-Catherine, Ont., etc.
20621	12 "	The Niagara, St. Catharines & Toronto Ry. Co.	Privilège de construire et de maintenir un pont à chevalets de 75 pieds au-dessus du coursier hydraulique de Welland, à Welland, Ont: et de poser, maintenir et mettre en service une voie d'évitement sur le pont à chevalets et sur les terres appartenant au canal.
20637	17 "	The Provincial Natural Gas Co., Ltd.	Privilège de poser et de maintenir un tuyau à gaz naturel de 5⅝ pouces, du côté est du canal, à partir de la Sixième rue dans la ville de Welland, jusqu'à l'usine de Electro Metals Limited.
20649	25 "	Thomas B. Stern.....	Terrain sur le côté nord du canal d'amenée du canal à l'ouest de l'écluse; partie du lot 27, conc. 7, township de Crowland, comté de Welland, Ont.

a Remplace n° 18955; remis.
b Annule et remplace n° 19266.
c Modifie n° 15518.
d Annule et remplace n° 17699.
e Remplace n° 17264.
f Remplace n° 17059 et 17958.
g Remplace n° 17001.
h Remplace n° 17086.
i Annule n° 19349.

des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1914—*Fin.*

WELLAND—*Fin.*

Superficie.	Durée du bail.	Date du bail.	Termes du paiement.		
			Loyer annuel.	Payable chaque année.	Première échéance.
			$ c.		
0·012 acre.....	A loisir.....	1er jan. 1914.	10 00	1er jan.....	1er jan. 1914.
.....	"	1er déc. 1913.	25 00	1er déc....	1er déc. 1913.
.....	"	1er fév. 1914.	10 00	1er fév....	1er fév. 1914.
.....	"	1er mar. 1914.	20 00	1er mars...	1er mar. 1914.
.....	"	1er avr. 1914.	5 00	1er avril...	1er avr. 1914.
.....	"	1er mar. 1914.	15 00	1er mars...	1er mar. 1914.

j Remplace n° 17091.
k Annule n° 16529.
l Annulé par l'avis n° 20797.
m Remplace n° 15556.
n Prolongé par l'approbation devant comprendre l'emplacement du quai 18,888 pieds carrés d'étendue.
o Remplace n° 12383.
p Annule et remplace n° 17271.
q Annule et remplace n° 19183.

E. E. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste intérimaire.

PROPRIÉTÉS louées au ministère des Chemins de fer et

CANAL

N° du bail.	Date de la signature.	Locateur.	Terrains ou droits cédés.
	1913.		
20073	27 mai..	Joseph McLaughlin.....	Numéros 26 et 28, Riverside Drive, Lachine Locks, Qué., (maison à deux logements dont le bureau des statistiques à Lachine doit se servir.

CANAL

20012	23 avril.	The W. H. Kelly Lumber Co.	Lot 8, rang 1, township de Buckingham, Qué.

CANAL

	1914.		
20674	28 mars	Bradburns, Limited.....	Quatre chambres donnant sur la rue George au-dessus des magasins nos 366 à 342, Peterborough, Ont.

Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1914.

LACHINE.

Durée du bail.	Date du bail.	Termes du paiement.		
		Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier paiement dû.
		$ c.		
3 ans	1er mai 1913	500 00	Tous les mois.	1er juin 1913.
RIDEAU.				
A partir de la date du bail jusqu'à ce que la drague enfonçant les pilotis, qui est en voie de const. en vertu de l'entrep. n° 19674, soit terminée.	23 avril 1913	1 00 Pour tout le temps de la possession.	.....	23 avril 1913
DE LA TRENT.				
1 an	1er mars 1914.	450 00	Tous les trois mois.	1er mars 1914.

E. E. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste intérimaire.

PROPRIÉTÉS transmises au ministère des Chemins de fer et

CANAL DES

Numéro de l'acte.	Date de l'acte.	Cédant.	Lot.
	1913		
20215	26 mai	Wm. Geo. Robinson *et al.*	Partie de la moitié ouest du lot 30, concession 1.

CANAL

20085	3 avril	The Canadian Carbonate Co., Ltd.	Terrain à la Côte St-Paul.

CANAL DU

20407	15 sept.	Thos. Mullin *et ux*.....	Partie de la moitié est de la moitié ouest du lot 5, conc. 1.

CANAL

	1912		
*19730	29 oct.	Robt. C. Morrison *et ux.*	Terrain recouvert d'eau sur la rive nord de la baie St-Pierre et à l'ouest de l'entrée du canal.

CANAL

	1913		
20088	7 avril	Effa J. Irwin *et al*....	Parties des lots 21 et 22 dans le pâté de maisons Water ou East River sur le côté ouest de la rue Front.
20089	21 avril	Fred. W. Wood *et ux*..	Partie du lot 19 d. le pâté de maisons Water ou East-River.
20090	23 avril	Alex. T. Green.....	Partie des lots 13 et 14 dans le pâté de maisons Water ou East-River.
20091	16 mai	Chas. Dunk *et ux*.....	Parties du lot 18 dans le pâté de maisons Water.
20219	21 juin	Henry R. Daniel.....	Parties des lots nos 31 et 32, concession 8, et partie du lot 31, concession 9.
20220	25 juin	Michael O'Donoghue *et ux*	Terrain et terrain recouvert par les eaux de la rivière Trent, partie du lot n° 15, dans le pâté de maisons du côté nord de la rue Front; et parties du lot n° 11, concession 7.
20232	23 mai	Jno. B. Ferris *et ux*...	Partie de la moitié sud du lot n° 9, concession 5, et privilège d'inonder les dites terres.
20433	4 sept.	Thos. J. Horkins *et ux*	Parties de la moitié nord et de la moitié sud du lot 8, concession 4.
	1914		
20550	3 janv.	Thos. J. Barrie *et ux*..	Parties des lots 15 et 16 dans le pâté de maisons Water ou East-River.
	1913		
20553	22 déc.	Andrew Haig *et ux*....	Terrain et terrain recouvert par les eaux de la rivière Trent.
	1914		
20713	9 fév.	Trustees, Baptist Church, Campbellford.	Terrain dans.....
	1911		
*20783	1er nov.	James Thompson.....	Parties des lots nos 6, 7, 8, 9, 10, 11 et 12 dans le p.té de maisons sud et partie du lot 11, concession 7.

Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1914—*Suite.*

GALOPS.

District.	Comté.	Superficie.	Montant.
			$ cts.
Matilda	Dundas, Ont	0·01 acre	25 00
LACHINE.			
Montréal	Jacques Cartier	21,565 pds car.	60,000 00
RAPIDE PLAT.			
Matilda	Dundas	0·021 acres	100 00
ST-PIERRE.			
Lennox	Richmond	3·75 acres	1,100 00
DE LA TRENT.			
Campbellford	Northumberland, Ont	0·48 acre	1,770 00
"	"	0·14 acres	2,025 00
"	"	0·023 acre	1 00
"	"	0·1 acre 0·03 acre	terrain et échange de 2,250 00
Fenelon	Victoria	48·6 acres	1,500 00
Campbellford	Northumberland, Ont	0·64 acre	500 00
Seymour	"		
"	"	1·56 acres	150 00
"	"	2·48 acres	250 00
Campbellford	"	0·21 acre 0·05 acre	1,725 00
"	"	0·047 acre	400 00 et intérêt.
"	"	0·1 acre	200 00
"	"	1·58 acres	472 00

PROPRIÉTÉS transmises au ministère des Chemins de fer et CANAL

Numéro du titre.	Date du titre.	Cédant.	Lot.
	1913		
20408	23 sept.	Andrew Miller *et ux*...	Lot 22, côté ouest de la rue Wellington.
20431	21 oct.	Martin Cloy *et ux*.....	Lot 30 sur le côté est de la rue Chapel et parties des lots 26 et 27 du côté ouest de la rue Wellington.
20432	11 nov.	Cecelia Battle *et al*....	Lot n° 22, du côté est de la rue Chapel.
20438	21 oct.	Jno. Fisher *et ux*.....	Lots nos 10, 11 et 12 du côté ouest de la rue Wellington.
20439	21 oct.	Julia Stewart.....	Lots 25 et 26 du côté est de la rue Chapel.
20440	21 oct.	Winnifred C. Calcott..	Lots nos 28 et 29 du côté est de la rue Chapel.
20441	9 oct.	Margaret Clark.....	Lot n° 84 du côté est de la rue Chapel.
20442	21 oct.	Mary L. Calcott.....	Lot n° 27 du côté est de la rue Chapel.
20443	21 oct.	Nelly Orr Peterson...	Lots nos 24 et 25, du côté ouest de la rue Wellington.
20444	21 oct.	Jane and Martha Allison.	Lot 18 du côté ouest de la rue Wellington, et parties du lot 21, du côté est de la rue Chapel.
20445	11 oct.	Andrew Rockett *et ux*.	Lot 23 du côté est de la rue Welland, et lot «X», du côté est de la rue Chapel.
20446	11 oct.	Jno. McNulty *et ux*...	Lots nos 14 et 15 du côté ouest de la rue Chapel, et lots 7 et 8 du côté est de la rue Wellington.
20447	9 oct.	Albert Cooper *et ux*...	Lots 8 et 9 sur la rue Wellington.
20448	9 oct.	Alfred M. Smerdon *et ux*.	Lots 20 et 21A du côté est de la rue Chapel.
20449	11 oct.	Wm. McNulty *et ux*...	Lot n° 6, partie du lot n° 7, et du lot n° 8, du côté est de la rue Wellington.
20450	9 oct.	Chas. W. R. Lemon *et al*.	Lots nos 19 et 20 du côté est de la rue Chapel, et lots 16 et 17 du côté ouest de la rue Wellington.
20451	9 oct.	Elizabeth Smerdon...	Lots n° 22A et 23A du côté est de la rue Chapel.
20452	8 oct.	Daniel Oates.....	Lot n° 24 du côté est de la rue Chapel.
20453	9 oct.	Fred. Johnson *et ux*....	Lot n° 1 du côté est de la rue Wellington, au nord de la rue Albert, et lot n° 2 du côté nord de la rue Albert.
20454	8 oct.	Donald J. C. Munro *et ux*.	Pâté de maisons «V», du côté est de la rue Chapel.
20455	8 oct.	Chas. Porter *et ux*.....	Lot «W», du côté est de la rue Chapel.
20456	22 oct.	Mary Flynn *et al*.....	Lots nos 19 et 20 du côté ouest de la rue Wellington.
20517	27 nov.	James M. Upper *et al*.	Lot n° 18 du côté ouest de la rue Chapel..
20539	7 nov.	Robt. Constable *et ux*	Moitié sud du lot 6 et du lot 7, côté ouest de la rue Wellington.
20540	11 nov.	Nellie Fairlie.....	Lots 16 et 17 du côté ouest de la rue Chapel.
20541	11 nov.	Amelia Laurie.....	Lot 23 du côté est de la rue Chapel.
20542	19 nov.	Thos. Hodgkinson *et ux*.	Partie du lot n° 10, concession 2.
20543	25 nov.	Wm F. Hoover.....	Lot n° 21, du côté ouest de la rue Wellington.
20544	25 nov.	Mercy E. McMann....	Lots nos 24 et 25 et partie du lot n° 26, du côté ouest de la rue Chapel.
20545	25 nov.	Leslie McMann *et ux*...	Partie du lot 26 et lot 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33 et 34, côté ouest de la rue Chapel; lots 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 et 22, du côté est de la rue Welland, et lots 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 et 11 du côté ouest de la rue Welland.
20546	27 nov.	Ira P. Upper *et ux*.....	Lot 19 du côté ouest de la rue Chapel.
20547	26 déc.	Joseph Hunt *et ux*.....	Lots 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52.
20548	30 déc.	Benjamin C. Thomas *et ux*.	Partie du lot de front en face du lot n° 11, concession 1.
20549	6 déc.	Mary Nixon.....	Partie du lot n° 12, concession 9.
20554	30 déc.	Benjamin D. Thomas *et ux*	Partie du lot n° 10, concession 2.
	1914		
20575	13 jan.	Cecilia Battle *et al* (Estate John Battle).	Lots «A» et «B» du côté est de la rue Wellington et côté nord de la rue York.
20576	15 jan.	"	Lots «L» et «M» du côté nord de la rue Mill, et lot 13 du côté ouest de la rue Wellington.

Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1914—*Suite.*

WELLAND.

District.	Comté.	Superficie.	Montant.
			$ c.
Thorold	Welland, Ont.		2,800 00
"	"		12,000 00
"	"		5,750 00
"	"		7,600 00
"	"		5,500 00
"	"		11,900 00
"	"		2,500 00
"	"		6,100 00
"	"		4,500 00
"	"		6,500 00
"	"		8,000 00
"	"		6,000 00
"	"		3,600 00
"	"		6,800 00
"	"		5,300 00
"	"		10,000 00
"	"		5,500 00
"	"		1,000 00
"	"		5,500 00
"	"		1,000 00
"	"		3,300 00
"	"		4,000 00
"	"		2,850 00
"	"		7,000 00
"	"		5,300 00
"	"		2,950 00
Grantham	Lincoln, Ont.	4·68 acres	3,500 00
Thorold	Welland, Ont.		660 00
"	"		4,860 00
"	"		11,540 00
"	"		1,000 00
"	"	11·81 acres	10,000 00
Grantham	Lincoln, Ont.	12·23 acres	8,000 00
"	"	0.30 acres	150 00
"	"	28·25 acres	13,800 00
Thorold	Welland, Ont.		3,400 00
"	"		5,350 00

PROPRIÉTÉS transmises au ministère des Chemins de fer et CANAL.

Numéro de l'acte.	Date de l'acte.	Cédant.	Lot.
20641	25 février...	Jno. Constable *et ux*...	Lot n° 5 et moitié nord du lot 6 du côté ouest de la rue Wellington.....
20642	20 février...	Margaret Ann Paxton *et al.*	Partie du lot 10, concession 1.....
	1913		
20764	26 décembre	James Francis Titterington *et ux.*	Partie de la moitié sud du lot 9, concession 3.....
	1914		
20765	25 mars....	Robt. Thompson *et ux*	Partie du lot 8, dans les concessions 4 et 5.....
20819	25 mars....	Jas. A. Rogers *et ux*...	Partie du lot 8, concession 7.....

LETTRES PATENTES ÉMISES PAR LE MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAL DE

Numéro du titre.	Date du titre.	Cédant.	Lot.
	1913		
20045	13 mai.....	Alex. T. Green.....	Partie du lot n° 10, concession 6, township de Seymour, comté de Northumberland, Ont.

CANAL

	1897		
*20294	29 juillet...	The G. T. Ry. Co. of Canada.	Partie du lot 15, township de Thorold, co. de Welland, Ont., pt. des lots 17 et 18, concession 3, pt. du lot 17, concession 4, et pt. du lot 17, conc. 5, tp. de Grantham, co. de Lincoln, Ont.

*Trop tard pour le rapport de l'an dernier.

Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1914—*Fin.*

WELLAND—*Suite.*

District.	Comté.	Superficie,	Montant.
			$ c.
Thorold	Welland, Ont.		5,000 00
Grantham	Lincoln, Ont.	7·92 acres	9,000 00
"	"	10·61 acres	5,500 00
"	"	48·03 acres	25,250 00
"	"	5·95 acres	6,500 00

E. E. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste intérimaire.

CANAUX DURANT L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 MARS 1914.

LA TRENT.

Superficie	Montant.	Remarques.
·0054 acres.	Exchange de terrain.	

WELLAND.

22·37 acres.		*Remplace les lettres patentes N° 12566.

E. E. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste intérimaire.

RÉCLAMATIONS EN DOMMAGE ABANDONNÉES en faveur du ministère des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1914.

CANAL CHAMBLY.

N° de la réclamation.	Date de la clamation	Cédant.	Description.	Montant.
				$ c.
20222	1913. 4 juillet...	John G. Poupore & Co..	De toutes les réclamations, etc., pour travaux exécutés en vertu du contrat n° 17436, en date du 15 déc. 1908.	2,697 03

CANAL CULBUTE.

20229	1913. 22 juillet .	Joseph Gervais.....	De toutes les réclamations etc., par suite de dommages causés par l'inondation de l'île n° 10, rivière Ottawa.	125 00

CANAL RIDEAU.

*20092	1911. 13 août ..	Ottawa Northern and Western Ry. Co., Canadian Pacific Ry. Co.	De tout droit, titre, etc., à un certain lopin de terre, réserve du canal loué par des lettre patentes en date du 28 août 1899.	1 00

CANAL SOULANGES.

20230	1913. 7 juillet...	Aimée Gosselin.....	De tous les terrains et privilèges compris dans et cédés par Indenture du bail en date du 11 fév. 1880, de feu Sa Majesté la Reine à John Battle.	500 00

CANAL WELLAND.

20093	1913. 11 avril...	Jennie E. Babcock, *et al.*	Pour les dommages à la suite de blessures à un cheval alors qu'il traversait un pont au-desus de l'écluse d'alimentation Dunnville, Ont.	1 00
20555	1914. 29 janv...	Alfred Jones.....	De toutes les réclamations, etc., par suite de la mort de son mari, Daniel Daoust	27 00

CANAL DE NAVIGATION WELLAND.

20538	1913. 22 sept...	John A. Oill.....	De 4½ acres de terre, partie du lot n° 11, dans la concession n° 1, township de Grantham, comté de Lincoln, Ont., tenu à bail de A. Muir, en date du 26 nov. 1904.	895 00

CANAL DE LA TRENT.

*19886	1911. 14 oct...	Charles G. Thompson *et ux.*	Pour les dommages causés par l'eau au lot n° 2, dans le pâté de maisons «A», township d'Otonabee, comté de Peterborough, Ont.	120 00

RÉCLAMATIONS EN DOMMAGE ABANDONNÉES en faveur du ministère des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1914—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT—*Suite.*

N° de la réclamation.	Date de la réclamation.	Cédant.	Description.	Montant.
				$ cts.
*19887	1912. 28 avril...	Frank Cadigan.....	Pour dommages causés par l'eau au quart nord-ouest du lot n° 5, dans la 10e conc. du township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	1 00
*19888	1912. 7 déc....	Albert E. Bottum *et ux*.	Pour dommages causés par l'eau à l'île n° 2, lac Pigeon, t. d'Harvey, c. de Peterborough, Ont.	200 00
*19902	14 déc....	Marie Louise Shannahan *et al.*	Pour dommages par l'eau à la moitié sud du quart nord-est du lot n° 5, dans la 9e conc. du township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	80 00
*19921	1913. 24 jan....	William H. Grylls *et ux*.	Pour dommages par l'eau à une partie du lot n° 49, au nord du chemin de Portage, 9e conc., township d'Eldon, comté de Victoria, Ont.	175 00
*19922	24 jan....	Gabriel Switzer *et ux*....		20 00
*19923	24 jan.....	Albert Boynton.....	Pour dommages causés par l'eau à la moitié ouest du lot n° 21, et au quart sud-ouest du lot n° 22, dans la 8e conc. du township d'Eldon, comté de Victoria, Ont.	600 00
*19975	1911. 22 août...	Joseph Braithwaite *et ux*	Pour dommages causés par l'eau à la moitié est du lot n° 11, dans la 3e conc. du township d'Alnwick, comté de Northumberland, Ont	80 00
*19976	21 julllet..	William Y. Field.....	Pour dommages causés par l'eau à une partie des lots 5 et 6, dans la 4e conc. du township d'Alnwick, comté de Northumberland, Ont.	75 00
*19977	1912. 13 nov....	George C. Biggar *et al*, (exécuteur de la succession de feu Emily S. Shoenberger).	Pour dommages causés par l'eau à l'île Spoor ou Ghost, lac Rice, township d'Hamilton, comté de Northumberland, Ont.	50 00
†19978	1911. 19 oct.....	Caroline C. Ruttan.....	Pour dommages causés par l'eau à des parties de la moitié nord du lot n° 34, dans la 8e conc. township d'Hamilton, comté de Northumberland, Ont.	70 00
*19979	1912. 12 fév.....	John Michie *et ux*.....	Pour dommages causés par l'eau aux lots nos 5 et 6 dans le pâté de maisons «I», du village de Bewdley, township d'Hamilton, comté de Northumberland, Ont.	50 00
*19980	1911. 5 juillet..	Hilda Stewart.....	Pour dommages causés par l'eau à la partie est de l'île Margeret, lac Rice, township d'Alnwick, comté de Northumberland, Ont.	100 00
*19981	1910. 19 sept...	Catherine S. Ainlay et Joseph Ainlay.	Pour dommages par l'eau à l'angle sud-ouest de la noitié nord du lot n° 34, dans la 8e conc. du township d'Hamilton, comté de Northumberland, Ont.	60 00
*19982	1912. 30 mars ..	Francis C. Richard *et ux*	Pour dommages par l'eau à une partie du lot n° 4, pâté de maisons «B», village de Bewdley, township d'Hamilton, comté de Northumberland, Ont.	40 00
*19983	1910. 30 nov....	John D. Hayden *et ux*...	Pour dommages causés par l'eau à l'île Hickory ou Balsam, dans le lac Rice, vis-à-vis le township d'Alnwick, comté de Northumberland, Ont.	300 00
19999	1913. 12 avril...	Richard J. Grandy *et ux*	Pour dommages par l'eau au quart sud-ouest du lot n° 19, dans la 4e conc. du township d'Emily, comté de Victoria, Ont.	280 00
*20096	1913. 4 fév....	Ellis B. Burrell *et al*....	Pour dommages à la suite de l'enlèvement d'une grange située dans le lot n° 60, groupe de maisons «F», rue Queen, Campbellford, Ont.	175 00
*20097	17 mars ..	Stephen H. Thorne *et ux*	Pour dommages causés par l'eau à l'île Little Fothergill, dans le lac Pigeon, township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	200 00

RÉCLAMATIONS EN DOMMAGE ABANDONNÉES en faveur du ministère des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1914—*Fin.*

CANAL DE LA TRENT—*Fin.*

N° de la réclamation.	Date de la réclamation.	Cédant.	Description.	Montant.
				$ c.
20098	2 avril...	Robert J. Edmison *et ux*	Pour dommages causés par les eaux à la moitié nord du lot n° 1, dans la 6e conc. du township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	600 00
20099	22 avril...	John Crowe *et al*.....	Pour dommages causés par l'eau au quart sud-ouest du lot n° 21 dans la 16e conc. du township d'Harvey, comté de Peterborough, Ont.	300 00
20100	12 mai...	Michael C. Sullivan *et ux*	Pour dommages causés par l'eau à la moitié ouest du lot n° 14, dans la 7e conc. du township d'Ennismore, comté de Peterborough, Ont.	32 00
*20113	1911. 12 fév....	Agnes Sidey.....	Pour dommages causés par l'eau à une partie du lot n° 33, dans la 8e conc. du township d'Hamilton, comté de Northumberland, Ont.	50 00
20228	1913. 22 avril...	Herbert S. Byers *et al*...	Dommages par l'eau à l'angle nord-est de la moitié sud du lot n° 23 et au quart sud-est dudit lot, conc. 4, towns. d'Emily, c. de Victoria, Ont.	60 00
20249	26 juillet..	Sydney Hector Cluxton *et al.*	Pour dommages par l'eau au lot n 6, et n° 5, dans la 18e conc. du township d'Harvey, comté de Peterborough, Ont.	600 00
20282	22 sept...	John Kemp *et ux*.....	Pour dommages causés par l'eau à une partie du lot de partie n° 1, au nord de la rue George, dans le vill. de Lakefield, c. de Peterborough, Ont.	50 00
20560	30 sept...	Charles H. Grylls *et ux.*	Pour dommages par l'eau à l'île n° 18A, dans le township de Smith et à l'île n° 9, dans le township de Dummer dans le lac Stony, comté de Peterborough, Ont.	100 00
20596	1914. 23 jan....	The Corporation du Township de Fenelon..	Pour dommages causés par l'eau aux chemins, rues routes, ponts et propriété appart. à la corporation dans le township de Fenelon, comté de Victoria, Ont.	500 00
20630	1913. 12 déc....	Harry B. Peters *et ux*...	Pour dommages causés par l'eau à une partie du lot n° 10 dans la 11e conc. du township de Percy, comté de Northumberland, Ont.	75 00
20631	1914. 24 jan....	David Logan *et ux*.....	Pour dommages causés par l'eau au lot n° 8, dans la 10e conc. du township de Verulam, comté de Victoria, Ont.	150 00
20632	1913. 10 déc....	Isabella W. Davidson...	Pour dommages causés par l'eau au lot n° 6 dans la 19e con. du township de Verulam, comté de Victoria, Ont.	200 00
20633	13 août...	Neil F. Macnachtan *et al* (exécuteurs de la succ. d'Eliz. Macnachtan).	Pour dommages causés par l'eau à une île dans le l. Rice, conn. sous le n. de l'île «Wrach ou Rach», d. le t. d'Alnwick, c. de Northumberland, Ont.	250 00
20634	14 juillet..	Walter Couchman *et ux.*	Pour dommages causés par l'eau aux lots, 1 et 2 dans le groupe de maisons «L», lots 1 et 2 dans le groupe «I», lot 2 dans le groupe «B», et partie du lot 17 dans ledit groupe «B», dans le village de Bewdley, dans le township d'Hamilton, comté de Northumberland, Ont.	250 00
20784	1914. 26 jan....	George H. G. McVity, (exécuteur et ficuciaire de la succession de R. C. Smith).	Pour dommages aux lots 6, 7, 8, 9 et 10, au sud de la rue Francis, et les lots 1 et 2 au nord de la rue Water, village de Fenelon-Falls, Ont., comté de Victoria, Ont., à la suite de la const. du canal.	30
20785	14 mars..	Corporation des townships unis de Burleigh et Anstruther.	Pour dommages causés par l'eau au pont et à ses approches sur le creek Sucker, sur le chemin à partir du chemin Burleigh jusqu'à l'établiss. de Jack's Lake, t. d. Burleigh, c. Peterborough, Ont.	60
20786	23 mars..	Annie Davis *et al*.....	Pour dommages causés par l'eau aux lots nos 1, 2 et 3 dans la 18e conc. du township d'Harvey, comté de Peterborough, Ont.	290

E. F. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste intérimaire.

CONTRATS passés durant les neuf mois terminés le 31 décembre 1913.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1913.		
19955	1er avril.	Canadian Car and Foundry Company, Limited.	Livraison d'un wagon réservoir à câdre inférieur en ac. d'une capacité de 8,000 gail., mes. imp.
19956	1er " .	Canadian Car and Foundry Company, Limited.	Livraison de 500 fourgons à cadre en acier d'une capacité de 60,000 livres.
19957	1er " .	Canadian Car and Foundry Company, Limited.	Livraison de 20 wagons-glacières d'une capacité de 60,000 livres.
19964	7 " .	Canadian Car and Foundry Company, Limited.	Livraison de 100 wagons convertissables «Hart», d'une capacité de 40 tonnes.
19965	7 " .	Canadian Car and Foundry Company, Limited.	Livraison de 50 wagons-bascules tout en acier «Otis», d'une capacité de 50 tonnes.
19985	15 " .	Canadian Locomotive Company, Limited.	Livraison de 10 locomotives à marchandises du type «consolidation».
19986	15 " .	Canadian Locomotive Company, Limited.	Livraison de 5 locom. d'aiguillages simples.
19987	16 " .	Canadian Car and Foundry Company, Limited.	Livraison de 100 wagons-plateformes à câdre infér. en acier d'une capacité de 80,000 liv.
19991	19 " .	The Atlantic Sugar Refining Company, Limited.	Expédition des marchandises par le chemin de fer.
19993	21 " .	Nova Scotia Car Works, Limited.	Livraison de 150 fourgons en bois.
19994	21 " .	" " " ..	Livraison de 250 fourgons à câdre d'acier.
20000	22 " .	Sir W. G. Armstrong-Whitworth & Company, Limited.	Construction et livraison à un port sur le détroit de Northumberland d'un bac à hélice en acier
20004	28 " .	A. T. MacKie.....	Construction d'un terminus pour le transbordement des wagons à Cape Tormentine, N.-B.
20020	3 mai.	H. J. Phillips, R. E. Mutch and A. McLean.	Construction d'une voie de raccordement de Pugwash, sur l'embranchement d'Oxford à Pugwash-Harbour, 1½ mille.
20044	20 " .	The Preston Car and Coach Company, Limited.	Livraison de 8 wagons à voyageurs de jour de première classe, pour le chemin de fer Intercolonial.
20047	26 " .	Montreal Locomotive Works, Ltd.	Livraison de 4 locomotives pour le service des voyageurs, type Pacifique.
20048	26 " .	" " " ..	Livraison de 5 locomotives pour le service des marchandises type «consolidation»
20059	13 " .	The Pullman Company.....	Livraison de 3 wagons-dortoirs.
20060	13 " .	" "	Livraison de 2 wagons-restaurants.
20066	30 " .	Canadian Car and Foundry Company, Limited.	Livraison de 2 wagons-postaux de 65 pieds.
20067	30 " .	Canada Foundry Company, Ltd..	Livraison de 10 locomotives pour le service des marchandises, type «consolidation».
20075	19 avril.	The Levis Ferry Company, Ltd..	Pour le transfert de tout le bagage de Lévis à Québec, et de Québec à Lévis; pour le transfert des wagons des quais à Lévis, de toutes les marchandises destinées à la livraison au hangar à marchandises, à Lévis, et pour le transfert de la glacière, à Lévis, de toute la glace requise pour les wagons et pour la gare.
20116	21 juin.	Canadian Car and Foundry Company, Limited.	Livraison de wagons à bagage et de première classe combinés.
20117	21 " .	Canadian Car and Foundry Company, Limited.	Livraison de 5 chars-dortoirs à vestibules pour colons.
20121	28 mai.	Dominion Iron and Steel Company Limited.	Livraison de 3,000 tonnes de rails d'acier pour Dartmouth, à l'embranchement de Deans.
20177	17 juillet.	Colbrook Realty and Development Company.	Pour la construction de voies d'évitement unissant la propriété de l'entrepreneur avec le chemin de fer Intercolonial à Coldbrook, N.B
20182	6 août.	Dominion Iron and Steel Company, Limited.	Livraison de 10,000 tonnes de rails en acier.
20199	29 mai.	Nova Scotia Clay Works, Limited.	Pour abaisser et agrandir un ponceau sous le chemin de fer à East-Hants, aux frais de la compagnie. La compagnie devra garder les approches sur sa propriété libres pour le passage des eaux.

CONTRATS passés durant les neuf mois terminés le 31 décembre 1913—*Fin.*

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1913.		
20200	15 août.	The Canadian Pacific Railway Company.	Pour droits de passage sur le pont de Fredericton et sur ses approches.
20245	2 sept.	Antoine J. Leger and Tilman D. Leblanc.	Construction d'une gare à Bathurst, N.-B.
20267	2 " .	Cook ConstructionCompany, Ltd. & Wheaton Bros.	Construction des sections nos 1 et 2 du chemin de fer Halifax Ocean Terminals.
20285	6 oct.	Soper & McDougall.....	Elargissement de l'assise de la voie pour une voie double entre St-Romuald et chaudière-Curve, Qué.
20280	30 sept.	Dominion Bridge Company, Ltd..	
20290	4 oct.	The City of Sydney.....	Livraison d'une plaque tournante en acier.
20300	28 " .	Williams & Wilson, Limited.....	Construction d'une installation mécanique pour le charg. du charbon à Drummondville, Qué.
20403	23 sept.	Niron S. Thompson.....	Construction d'une voie d'évitement unissant la fosse à ballast situé à un endroit près de la voie d'évitement Sweet, 136 mille d'Oxford Junction au chemin de fer.
20404	23 " .	Francois Vaillancourt.....	Construction d'une voie d'évitement unissant le chantier à un endroit 3 milles à l'est d'Amqui, Qué., avec le chemin de fer.
20405	29 " .	J. B. Snowball Company, Limited.	Construction d'une voie d'évitement unissant l'entrepôt sur le quai près de Chatham, N.-B., avec le chemin de fer.
20406	1er oct.	Wm. T. Robinson.....	Construction d'une voie d'évitement unissant le terrain de vidanges à un endroit, 1 mille à l'ouest de Blissfield, N.-B., avec le ch. de fer.
20412	8 nov.	J. A. Boulay.....	Aile au hangar à marchandises à Causapscal, Qué.
20413	29 oct.	K. A. Morrison.....	Construction d'une ligne de chemin de fer à partir de Nelson jusqu'à la ligne principale de l'I. C. R. à l'extrémité sud du pont de la rivière Miramichi, sud-Ouest et d'un «Y» à la gare de Derby Junction, N.-B.
20414	10 nov.	"	Construction d'une ligne de navigation et d'un barrage à Assametquaghan, Qué.
20415	10 " .	"	Const. d'une l. de canalis. à Campbellton, N.-B.
20421	24 " .	"	Construction d'une ligne de canalisation et d'un barrage à Metapedia, Qué.
20422	24 " .	McLaggan, McBean & Bell.....	Cons. d'un hangar à march. à Fredericton, N.-B.
20426	27 sept.	The Renous Bridge Lumber Company, Limited.	Construction d'une voie d'éviterment unissant une carrière de pierre à un endroit, 1½ mille à l'ouest de Renous, N.-B., avec le ch. de fer.
20427	9 oct.	Hardwood Planing Mills, Limited.	Voie d'évitement à Moffatt, N.-B.
20457	12 nov.	The Bathurst Lumber Company, Limited.	Construction d'une voie d'évitement unissant le terrain de chargement avec le ch. de fer.
20458	29 sept.	The Imperial Oil Company, Ltd..	Constr. d'une voie d'évitem. unissant le réser. à l'huile de Chatham, N.-B., avec le ch. de fer.
20478	26 déc.	S. R. Gaudet and Oliver Dupuis..	Construction d'une gare et d'un quai en béton à College-Bridge, N.-B.
20479	26 " .	S. L. Currie.....	Maison pour les cantonniers combinée et gare à Graham, N.-E.
20480	26 " .	Sumner Company.....	Const. et achève.m d'un système de chauff. à l'eau ch. à la gare d'Oxford-Junction, N.-E.
20481	26 " .	J. A. Boulay.....	Construction et achèvement d'une allonge au hangar à marchandises à Villeroy, Qué
20482	26 " .	"	Construction et achèvement d'une allonge au hangar à marchandises à St-François, Qué.
20483	26 " .	British-American Construction Company, Limited.	Const. d'une gare en briq. et en pierre, cham. pr. le s bagages et les messager,. à Sussex, N.-B.
20484	26 " .	J. W. Begin.....	Construction et allonge au hangar à marchandises à Montmagny, Qué.
20485	26 " .	Murdoch McLeod and Robert Sinnis.	Allonge au hangar à marchandises à Westville, N.-E.
20512	22 " .	Miramichi Foundry and Machine Works.	Pour la const. d'une voie d'évit. unissant une fonderie à Chatham, N.-B., avec le ch. de f.

CONTRATS passés durant les neuf mois terminés le 31 décembre 1913—*Suite.*

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.—*Fin.*

Nombre du contrat.	Date du Contrat.	Entrepeneurs.	Description.
	1913		
20527	" 31..	Finch, Pruyn & Company.....	Pour la construction d'une voie d'évitement unissant les réserves forestières, les scieries, etc., entre Laurier et de Lotbinière.
20582	sept. 25..	Restigouche Lumber Company, Limited.	Pour la construction d'une voie d'évitemenr unissant une scierie avec le chemin de fet à Dalhousie-Junction, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

	1913.		
20241	sept. 2..	Roger Miller & Sons, Limited....	Construction de terminus pour le transbordement des wagons à Carleton-Point, Ile-du-P.-E.

E. E. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste intérimaire.

PROPRIÉTÉS louées au ministère des Chemins de fer et Canaux

CHEMIN DE FER

N° du bail.	Date de la signature.	Locateurs.	Terrains ou droits cédés.
	1913.		
19995	19 avril.	Jas. H. Hewson and Alexander A. Jones.	Terrain à Amherst, N.-E.
20003	15 avril.	Wm. Gray-Sons Campbell, Ltd.	Terrain dans l'île Yard, ville de St-Jean.
20035	13 mai .	The Maple Leaf Telephone Co., Ltd.	Priv. de traver. l'emplac. de la voie avec des fils téléph. renfer. dans des tuy. en fer à plusi. endro. dans le c. de Pictou, N.-E.
20036	13 mai .	P. C. Belle Isle.....	Terrain à un endr. 1·35 m. à l'est de la gare de Campbellton, N.-B.
a20056	20 mai .	Napoleon Dion.....	Terrain à la rivière du Loup, Qué.
20057	20 mai .	Price Bros. & Co., Ltd..	Privilège de tendre, etc., trois fils recouverts de cuivre n° 6, sous et le long du côté sud du pont du chemin de fer Intercolonial qui traverse la rivière du Sud, à Montmagny, Qué.
20058	20 mai .	R. J. Graham & Co.....	Terrain à Windsor, N.-E.
20156	21 juin..	David McDonald.....	Priv. de poser, etc., un tuy. à eau d'un pouce dans le poncea. sous les voies et sur l'empla. de la voie de l'I.C.R. à Flatlands, N.-B.
20165	10 juin..	John F. Kingston.....	Priv. de constr., etc., une instal. pour le charge. des dorma. ou chute, au termi. à eau profonde de l'I. C. R. à Newcastle, N.-B.
20197	6 août.	The Moncton Tramways Electricity & Gas Co., Ltd.	Privilège de poser, etc., un tuyau à gaz de 4 pouces élevé au-dessus de l'I. C. R. sur le pont élevé de la rue Union, Moncton. N.-B.
20198	6 août.	Ville de Campbellton...	Terrain à Campbellton, N.-B.
20247	4 sept..	Ville de Moncton..	Priv. de poser, etc., deux tuy. à eau de 18 p. et un tuy. à eau de 12 p. sur les ter. et sous les voies de l'I.C.R., d. la ville de Moncton.
20269	19 sept..	The Imperial Oil Co., Ltd.	Terrain à Sussex, N.-B.
20272	23 sept..	Village d'Amqui.....	Privilège de poser et de maintenir deux tuyaux à eau de 6 pouces sur les terrains et sous les voies de l'I. C. R. à Amqui, Qué.
20281	27 sept..	James Dunlap.....	Terrain à la gare de Boisdale, Cap Breton, N.-E.
20283	1er oct..	The Imperial Oil Co., Ltd.	Priv. de poser et de maint. deux tuy. en fer ouvragé de deux p. pouces sur les terrains et sous les voies de l'I.C.R. à un endroit, situé à 85 pieds à l'est de la rue Chapel, Campbellton, N.-B.
20470	20 déc..	W. S. Sweet.....	Terrain à la gare Folleigh, N.-E.
20471	20 déc..	George St. Pierre & Co.	Terrain à la Rivière-du-Loup, Qué.
20472	20 déc..	E. L. Jobb.....	Le droit de poser des tuyaux à eau sur l'I. C. R. à New-Mills, N.-B.
20473	20 déc..	Benjamin Steeves.....	Terrain à Flatlands, N.-B.
20474	20 déc..	Frank Drysdale.....	Terrain à Wallace, comté de Cumberland, N.-B.
20475	20 déc..	William S. Downes.....	Terrains à Flatlands, N.-B.
20489	27 déc..	Maritime Coal, Railway & Power Co., Ltd.	Priv. de poser, etc., d. fils télé. et p. le c. élec. sur les ter. et p.-des. les v. de l'I.C.R. à Gould's-Crossing, à l'est d'Amherst, N.-E.
20502	31 déc..	The Sydney Lumber Co Ltd.	Privilège de poser et de maintenir un tuyau à eau de 6 pouces sur les terrains et sous les voies de l'I. C. R. à Dalhousie, N.-B

CHEMIN DE FER

	1913.		
20157	2 juillet	The North Atlantic Fisheries, Ltd.	Partie d'une bâtisse sur le quai du chemin de fer à Alberton, île du P.-E.

a Annullée par l'avis n° 20510, en date to 19 novembre.

durant les neuf mois terminés le 31 décembre 1913.

INTERCOLONIAL.

Superficie.	Durée du bail.	Date du bail.	Conditions de paiement.		
			Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier paiement dû.
			$ c.		
750 pds carrés.....	A loisir.....	1er avril 1913...	5 00	1er avril....	1er avril 1913.
7,500 "	"	1er " 1912...	50 00	1er " ...	1er " 1912.
.....	"	1er " 1908...	8 00	1er " ...	1er " 1908.
1¼ acre.....	"	1er " 1913...	1 00	1er " ...	1er avril 1913.
1,150 pds carrés.....	"	1er sept. 1911...	5 00	1er sept....	1er sept. 1911.
.....	"	1er avril 1913...	1 00	1er avril....	1er avril 1913.
6,278 pds carrés.....	"	1er " 1913...	1 00	1er " ...	1er " 1913.
.....	"	1er " 1913...	1 00	1er " ...	1er " 1913.
.....	"	1er juin 1913...	1 00	1er juin....	1er juin 1913.
.....	"	1er " 1913...	1 00	1er "	1er „ 1913.
225 pds carrés.....	"	1er avril 1913...	1 00	1er avril....	1er avril 1913.
.....	"	1er " 1913...	1 00	1er " ...	1er " 1913.
800 pds carrés.....	"	1er fév. 1905...	5 00	1er fév.....	1er fév. 1905.
.....	"	1er avril 1913...	1 00	1er avril....	1er avril 1913.
2,000 pds carrés.....	"	1er août 1913...	5 00	1er août....	1er août 1913.
	"	1er avril 1913...	1 00	1er avril....	1er avril 1913.
6,482 pds carrés.....	"	1er janv. 1914...	1 00	1er janv....	1er janv. 1914.
4,842 "	"	1er " 1914...	1 00	1er " ...	1er " 1914.
.....	"	1er " 1914...	1 00	1er " ...	1er " 1914.
2,139 pds carrés.....	"	1er " 1914...	1 00	1er " ...	1er " 1914.
264 "	"	1er déc. 1913...	1 00	1er déc.....	1er déc. 1913.
1·2 acres.....	"	1er janv. 1914...	5 00	1er janv....	1er janv. 1914.
.....	"	1er " 1914...	2 00	1er "	1er " 1914.
.....	"	1er avril 1913...	1 00	1er avril....	1er avril 1913.

DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

.....	A loisir.....	1er mai 1913...	60 00	1er mai....	1er mai 1913.

E. E. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste intérimaire.

PROPRIÉTÉS louées au ministère des Chemins de fer et

CHEMIN DE FER

N° du bail.	Date de la signature.	Locateurs.	Terrains ou droits cédés.
	1913.		
20034	13 mai..	Eglise catholique de la paroisse Ste-Cécile du Bic.	Afin de poser et de maintenir un tuyau de drainage de 6 pouces sur les terrains appart. à l'église, au Bic, Qué.
20490	27 déc..	The King Edward Hotel Co., Ltd.	Bureau, n° 51, rue King East, à Toronto, Ont.

Canaux durant les neuf mois terminés le 31 décembre 1913.

INTERCOLONIAL.

Superficie.	Durée du bail.	Date du bail.	Conditions de paiement.		
			Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier paiement dû.
			$ c.		
.....	Au loisir du locataire..	1er avril 1913...	1 00	1er avril....	1er avril 1913
.....	3 ans, renouvelable....	1er sept. 1913...	2,400 00	1er sept.....	1er sept. 1913

E. E. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste intérimaire.

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et Canaux

CHEMIN DE FER

Numéro de l'acte.	Date de l'acte.	Cédant.	Lot.
	1913.		
20298	31 juillet	Clara G. Archibald...	Terrain à.....
	1911.		
*20301	31 oct....	Joseph Gardner et Annie Gardner.	Terrain à Nelson (lopin de n° 2).....
*20302	3 mars..	William Ronan *et ux*...	Terrain à Nelson (lopins nos 3 et 4).....
*20303	6 mars..	Michael Ronan.....	Terrain (lopin de n° 5) à.....
*20304	25 mars..	William Dolan *et ux*...	Terre (lopin de n° 7)à.....
*20305	2 mars..	Joseph Hayes.....	Terre (lopin de n° 8) à.....
*20306	20 oct....	John P. Burchill *et ux*.	Terre (lopin de n° 9A) à.....
*20307	20 oct....	John P. Burchill et Josephine Sargeant, fiduciaires et autres.	Terre (lopin de n° 9B) à.....
	1910.		
*20308	23 dés....	Michael Fletcher *et ux*	Terre (lopin de n° 10) à.....
	1911.		
*20309	1er mars..	Mme Eliza Getchell et Thomas Nixon.	Terre (lopin de n° 11) à.....
	1910.		
*20310	20 déc....	John H. Sargeant, Chas. Sargeant et Edith Sargeant.	Terre (lopin de n° 12) à.....
	1911.		
*20311	11 mars..	Josephine Sargeant, Elizabeth Percival.	Terre (lopin de n° 13) à.....
*20312	6 avril ..	Ellen McCoombs et autres.	Terre (lopin de n° 14) à.....
	1910.		
*20313	7 oct....	Harriet J. Doran, Lena Doran, Gordon J. Doran and Woodside Doran.	Terre (lopin de n° 15) à.....
	1911.		
*20314	13 mars..	Dennis Sullivan *et ux*..	Terre (lopin de n° 16) à.....
	1910.		
*20315	23 déc....	Alexander McFarlane *et ux*.	Terre (lopin de n° 17) à.....
	1911.		
*20316	13 mars..	John P. Burchill *et ux*.	Terre (lopin de n° 18) à.....
*20317	1er mai ..	J. B. McFarlane *et al*..	Terre (lopin de n° 19) à.....
*20318	9 juin....	Alex. Henderson *et al*.	Terre (lopin de n° 20) à.....
	1910.		
*20319	22 déc....	George Vye *et ux*.....	Terre (lopin de n° 21) à.....
*20320	21 déc....	Elizabeth Vye *et mar*.	Terre (lopin de n° 22) à.....
*20321	21 déc....	Robert P. Ullock.....	Terre (lopin de n° 23) à.....
*20322	29 déc....	Howard Walls *et ux*...	Terre (lopin de n° 24) à.....
*20323	21 déc....	Thomas Fernandez....	Terre (lopin de n° 25) à.....

durant les neuf mois terminés le 31 décembre 1913.

INTERCOLONIAL

District.	Comté.	Superficie.	Montant.
			$ c.
Moncton	Westmorland, N.B.	28,117 pds.car.	25,000 00
Nelson	Northumberland, N.B.	8/100 acres	53 54
"	"	1 "	1,093 75
"	"	74/100 "	343 75
"	"	1 76/100 "	520 83
"	"	40/100 "	416 66
"	"	41/100 "	430 00
"	"	41/100 "	430 00
"	"	1 76/100 "	312 50
"	"	1 53/100 "	208 33
"	"	5·10 "	625 00
"	"	1·13 "	312 50
Chatham	"	1·13 "	281 28
"	"	1·22 "	150 00
Nelson	"	1·35 "	156 25
"	"	1·16 "	140 63
"	"	1·58 "	166 63
Chatham	"	94/100 "	156 25
"	"	4·19 "	584 38
"	"	0·44 "	104 17
Nelson	"	0·37 "	104 17
Chatham	"	0·83 "	125 00
Nelson	"	0·52 "	125 00
Chatham	"	0·79 "	114 58

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et Canaux

CHEMIN DE FER

Numéro du titre.	Date du titre.	Cédant.	Lot.
	1911.		
*20324	16 mars ..	Margaret Ullock *et al* (succession Henry G. Ullock).	Terre (lopin de n° 26) à.....
*20325	6 mars ..	James A. Ullock *et ux*	Terre (lopin de n° 27) à.....
	1910.		
*20326	20 déc....	Andrew Bryce *et ux*...	Terre (lopin de n° 28) à.....
*20327	23 déc....	John R. Jackson *et ux*.	Terre lopin de n° 29) à.....
	1911.		
*20328	27 mars ..	Eliza A. Jackson.....	Terre (lopin de n° 30) à.....
*20329	13 mars ..	J. P. Burchill *et ux*....	Terre (lopin de n° 31A) à.....
*20330	18 avril...	Lavinia Burchill et J. P. Burchill, administrateurs.	Terre (lopin de n° 31B) à.....
*20331	7 avril...	Robert A. Murdock *et ux*.	Terre (lopin de n° 32) à.....
*20332	27 mars ..	Angus McIntosh *et ux*.	Terre (lopin de n° 33) à.....
*20333	27 février.	Jonathan Harper *et ux*	Terre (lopin de n° 34) à.....
*20334	6 mars ..	John Phee *et ux*.....	Terre (lopin de n° 35) à.....
*20335	5 avril...	Jane Phee *et al*.....	Terre (lopin de n° 36) à.....
*20336	10 juin	Henry H. Ullock.....	Terre (lopin de n° 38) à.....
*20337	27 mars ..	Richard Williams *et ux*	Terre (lopin de n° 39) à.....
	1910.		
*20338	30 sept...	James Robins *et al*....	Terre (lopin de n° 40) à.....
	1912.		
*20339	20 février.	Alexander Thompson *et ux*.	Terre (lopin de n° 47) à.....
	1911.		
*20340	9 'uin	Samuel Waddleton *et ux*.	Terre (lopin de n° 48) à.....
	1910.		
*20341	20 déc....	Geo. Simpson *et ux*....	Terre (lopin de n° 49) à.....
*20342	24 'uin	Alexander Hay *et ux*..	Terre (lopin de n° 50) à.....
	1911.		
*20343	1 mars ..	Thomas Lane *et ux*....	Terre lopin(de n° 51) à.....
*20344	1 mars ..	Joseph Rigley *et ux*...	Terre (lopin de n° 52) à.....
	1910.		
*20345	21 déc....	Andrew H. Marquis *et ux*.	Terre (lopin de n° 53) à.....
*20346	23 déc....	Timothy McDonald *et ux*.	Terre (lopin de nos 54 et 59) à.....
*20347	23 déc....	Alexander Thompson *et ux*.	Terre (lopin de nos 55 et 60) à.....
	1911.		
*20348	1 mars ..	William Wilkinson *et al*.	Terre (lopin de nos 56 et 61) à.....
*20349	12 avril...	Andrew H. Marquis *et ux*.	Terre (lopin de 58B) à.....
*20350	3 mars ..	Alexander Fraser et *ux*	Terre (lopin de n° 62)à.....
*20351	14 oct.....	Alexander Fraser *et ux*	Terre (lopin de n° 63A) à.....

durant les neuf mois terminés le 31 décembre 1913—*Suite.*

INTERCOLONIAL—*Suite.*

District.	Comté.	Superficie.	Montant.
			$ c.
Chatham	Northumberland, N.-B.	0·39 acres.	83 33
"	"	0·41 "	83 33
"	"	0·79 "	130 21
"	"	0·58 "	135 42
"	"	0·57 "	93 75
Nelson	"	435/1000 "	83 33
Chatham	"	·435 "	83 33
"	"	2·26 "	260 42
"	"	1·10 "	130 21
"	"	2·23 "	270 83
"	"	1·37 "	156 25
"	"	0·40 "	83 33
"	"	2·22 "	243 42
"	"	1·19 "	197 92
"	"	0·62 "	120 00
"	"	0·7 "	202 50
"	"	0·65 "	303 75
"	"	1·52 "	506 25
"	"	1·2 "	566 04
"	"	1·29 "	455 62
"	"	0·44 "	506 25
"	"	0·43 "	810 00
"	"	{6,006 / 6,500} pds c.	619 42
"	"	{6,006 / 6,000} "	938 54
"	"	{6,000 / 10,300} "	1,435 83
"	"	10,400 "	221 66
"	"	5,280 "	138 02
"	"	7,410 "	171 88

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et Canaux

CHEMIN DE FER

Numéro du titre.	Date du titre.	Cédant.	Lot.
	1910.		
*20352	23 déc....	Henry Kelly.....	Terre (lopin de n° 65) à.....
*20353	16 déc....	J. B. Snowball Co., Ltd.	Terre (lopin de n° 67 et 67A) à.....
	1911.		
*20354	15 mai ...	Mary Grant.....	Terre (lopin de n° 68A) à.....
*20355	15 avril...	Mary Jardine.....	Terre (lopin de n° 68B) à.....
	1910.		
*20356	17 déc....	Duncan Cameron *et ux*	Terre (lopin de n° 69) à.....
	1911.		
*20357	23 nov....	Lawrence K. Lloyd...	Terre (lopin de n° 71) à.....
	1910.		
*20358	21 déc....	Samuel U. McCulley *et ux.*	Terre (lopin de n° 72) à.....
	1911.		
*20359	1 mars...	James Stothart.....	Terre (lopin de n° 73) à.....
*20360	12 mai...	Isabella J. Letson *et al*	Terre (lopin de n° 74) à.....
*20361	20 mars..	Johanna Hackett *et mar.*	Terre (lopin de nos 75 et 77) à.....
	1910.		
*20362	22 déc....	Samuel Habberley, Surviving Trustee of R. S. Blackstock.	Terre (lopins de 78 et 80) à.....
	1911.		
*20363	18 avril...	Lydia E. Habberley *et al.*	Terre (lopin de n° 79) à.....
*20364	3 mars...	Alexander Fraser *et ux*	Terre (lopin de n° 82) à.....
*20365	13 juin....	Richard D. Walsh *et ux.*	Terre (lopin de n° 85) à.....
*20366	24 juin....	William Wilkinson....	Terre (lopin de n° 86A) à.....
	1910.		
*20367	21 déc....	Samuel U. McCulley *et ux.*	Terre (lopin de n° 86C) à.....
	1911.		
*20368	25 mars..	James Desmond *et ux* and Patrick Joseph Desmond.	Terre (lopin de n° 86D) à.....
*20369	8 mars..	James L. Stewart.....	Terre (lopin de n° 88) à.....
*20370	13 mars..	William H. MacLachlin *et ux.*	Terre (lopin de n° 89) à.....
*20371	5 juillet..	Mary Ann Benson *et al*	Terre (opin de n° 91) à.....
	1910.		
*20372	16 déc....	J. B. Snowball Co., Ltd.	Terre (lopin de n° 92) à.....
	1912.		
*20373	28 mars..	John D. Creaghan *et ux*	Terre (lopin de n° 93) à.....
	1911.		
*20374	24 juillet.	John C. Miller *et ux*...	Terre (lopin de nos 97 et 98) à.....

durant les neuf mois terminés le 31 décembre 1913—*Suite.*

INTERCOLONIAL—*Suite.*

District.	Comté.	Superficie.	Montant.
			$ c.
Chatham	Northumberland, N.B.	13,210 pds. ca.	2,208 33
"	"	{27,500 / 16,000} "	993 75
"	"	2,400 "	60 50
"	"	4,316 "	1,286 40
"	"	3,383 "	907 50
"	"	4,480 "	100 83
"	"	16,432 "	331 25
"	"	4,226 "	772 92
"	"	1,250 "	50 42
"	"	{1,592 / 1,075} "	282 33
"	"	4,256 "	2,097 92
"	"	4,000 "	3,422 92
"	"	6,070 "	2,318 75
"	"	43,700 "	15,437 50
"	"	2,458 "	100 83
"	"	6,620 pds. ca.	1,411 65
"	"	515 "	50 42
"	"	159 "	151 25
"	"	1,100 "	831 87
"	"	3,700 "	828 12
"	"	4,880 "	3,698 96
"	"	1,600 "	338 73
"	"	{5,400 / 28,660} "	10,375 00

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et Canaux

CHEMIN DE FER

Numéro du titre.	Date du titre.	Cédant.	Lot.
*20375	8 juin.	Annie Adams *et mar*..	Terre (lopin de n° 99A) à....
*20376	25 avril.	Agnes C. Anderson *et al.*	Terre (lopin de n° 99B) à....
*20377	14 mars.	John E. Ryan *et ux*....	Terre (lopin de n° 102) à....
*20378	12 juin.	Eliza Kerr.....	Terre (lopin de n° 105) à....
*20379	5 mai.	Mary Ann Lyons (Guardian).	Terre (lopin de n° 107) à....
*20380	7 avril.	Daniel W. Elkin.....	Terre (lopin de n° 108) à....
*20381	5 mai.	Mary Lyons.....	Terre (lopin de n° 109) à....
*20382	31 mars.	Catherine Mulhearn *et al.*	Terre (lopin de n° 110) à....
	1910.		
*20383	16 déc.	J. B. Snowball Co., Ltd.	Terre (lopin de n° 113) à....
	1911.		
*20384	2 mars.	George England.....	Terre (lopin de 115) à....
*20385	1 mars.	Solomon Darbyson *et ux.*	Terre (lopin de n° 116) à....
*20386	10 mars.	Peter England *et ux*...	Terre (lopin de n° 117) à....
*20387	10 mars.	William Dick *et ux*....	Terre (lopin des n°s 119, 119A et 119B) à....
	1911.		
*20388	15 avril.	Mary Lillian Allen....	Terre (lopin de n° 120) à....
	1910.		
*20389	21 déc.	Samuel U. McCulley *et ux.*	Terre (lopin de n° 121) à....
	1911.		
*20390	7 juillet.	John A. Irving *et ux*...	Terre (lopin de n° 122) à....
*20391	4 mai.	Robina McIntosh.....	Terre (lopin de n° 123) à....
*20392	7 Juillet.	Alexander Fenton *et ux*	Terre (lopin de n° 125) à....
	1910.		
*20393	20 déc.	David Fenton *et ux*....	Terre (lopin de n° 126) à....
	1911.		
*20394	11 mars.	Thomas Rogers *et ux*..	Terre (lopin de n° 128) à....
*20395	12 juin.	Mary Bremner *et al*...	Terre (lopin de n° 129) à....
*20396	27 avril.	William Damery et *ux*	Terre (lopin de n° 132) à....
*20397	19 déc.	Frances McEwen.....	Terre (lopin de n° 133) à....
*20398	2 oct.	Helen Dickenson *et mar.*	Terre (lopin de n° 134) à....
*20399	19 déc.	Peter England *et ux*...	Terre (lopin de n° 135) à....
	1913.		
20409	3 oct.	William H. Gould....	Terrain à Elmsvale....
20410	17 sept.	Frank A Reynolds *et al*	" ....
20434	17 sept.	Wellwood Reynolds *et al.*	" ....
20435	7 oct.	David Archibald *et al* (Administrat. de l'église presbytérienne)	" ....
20436	21 oct.	Herbert Zwicker.....	Terrain à Elmsvale....
	1911.		
*20437	6 juin.	John R. Ryan *et ux*	Terrain, partie du lot n° 101....
	1910.		
*20496	23 déc.	William Kelly *et al*....	Terrain, partie du lot n° 45....
*20497	31 déc.	Charles Matthews *et ux.*	Terrain, partie du lot n° 127....

durant les neuf mois terminés le 31 décembre 1913—*Suite.*

INTERCOLONIAL—*Suite.*

District.	Comté.	Superficie.	Montant.
			$ c.
Chatham	Northumberland, N.-B.	3,000 pds. c.	784 58
"	"	4,000 "	248 44
"	"	320 "	322 60
"	"	1,652 "	411 66
"	"	3,120 "	1,714 17
"	"	2,352 "	463 75
"	"	2,147 "	938 54
"	"	5,000 "	1,214 58
"	"	39,000 "	10,083 33
"	"	10,605 "	1,109 17
"	"	4,042 "	1,109 17
"	"	11,029 "	1,109 17
"	"	0·05 acre 13,716 pds. c. 2,200 "	100 83
"	"	0·62 acre	$203 33
"	"	0·80 "	254 17
"	"	0·80 "	468 75
"	"	1·26 "	461 25
"	"	1,23 "	881 88
"	"	1·23 "	406 66
"	"	0·81 "	254 17
"	"	2·41 "	625 00
"	"	0·90 "	41 00
"	"	3,372 pds. c.	1,512 50
"	"	2,956 "	1,613 33
"	"	374 "	100 83
Middle Musquodoboit	Halifax, N.-E.	5,67 acre	141 75
Upper Musquodoboit	"	0·73 "	36 50
" "	"	1·36 "	54 40
" "	"	2·40 "	100 00
Middle Musquodoboit	"	1·87 "	56 10
Chatham	Northumberland, N.-B.	526 pds, c.	256 25
"	"	1·6 acre	506 25
"	"	0·80 "	254 17

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et Canaux

CHEMIN DE FER

Numéro du titre.	Date du titre.	Cédant.	Lot.
	1911.		
*20498	24 mars..	Edward Fitzpatrick...	Terrain, partie du lot n° 76
	1913.		
20499	8 oct....	Mary E. Watson *et al*..	Terrain à
20503	9 oct....	S. Louise Malcolm and Richard M. Roberts..	"
	16 oct....		
20504	3 oct....	John A. Gould *et épse*.	Terrain à Elmsvale
20505	21 nov....	Daniel W. B. Reid *et al*	Terrain à Elmsvale
20506	1 nov....	David Pugsley *et épse*	Terrain à Maccan
20531	1 août..	JamesW. Murray *et ép*.	Terre et terrain submergé
20532	15 sept....	Howard Fulton *et ép*.	Terrain à
20533	17 sept....	William Dechman *et épouse*.	"
20534	1 oct....	George Horne *et al*....	"
20535	1 oct....	Charles McGunnigle...	"
20536	9 oct....	James Holman *et épse*.	"
	1910.		
*20537	19 déc....	Mary Jane Sutton.....	"
	1913.		
20552	27 nov....	Buck Dillman *et épse*.	"
	1913.		
20572	25 juin....	Harry H. Pickard *et épouse*.	"
20573	21 nov....	George A. Horton *et ux*	"
20574	6 déc....	A. Caspian Day *et ép*.	"
20589	1 déc....	Alexander Burnett *et épouse*.	"
20591	29 nov....	Alexander Sutherland *et épouse*.	"
20592	10 déc....	Charles R. Tupper....	"
20593	31 déc....	Joseph P. Taylor.....	"
20615	22 mai...	City of St. John.....	Lopin de terre
20653	10 oct....	Edward J. Trider.....	Terrain à
20654	2 sept....	Henrietta I. McNab *et al*.	"
20655	7 oct....	Donald Horne *et al*....	"
20656	27 nov....	Samuel Hiltz *et al*.....	"
20660	15 nov....	George J. Horne *et al*..	"
20661	7 oct....	Margaret Booth *et al*..	"
20662	19 nov....	The Starr Manufacturing Company, Ltd..	"
20663	3 oct....	Henrietta I. McNab..	"
20664	24 sept....	Benjamin Hines.....	"
20666	7 oct....	Fannie Himelman *et al*	"
20667	17 nov....	Lydia Doherty *et al*..	"
20668	26 sept....	Anne S. Beuree *et al*...	"
20669	24 sept....	John E. Hines *et épse*.	"
	1912.		
*20675	17 sept....	Flora McNeil *et al*....	"
*20676	23 sept....	Peter J. McNeil *et ép*.	"
	1903.		
*20679	11 juin....	W. H. Moore.....	Lot n° 237 à
	1913.		
20711	2 oct....	Henry Horne.....	Terrain à..
20712	20 sept....	John Trider *et ux*.....	"
20735	31 oct....	Roderick J. McDonald *et al*.	"
20736	11 nov....	Edward McKenzie *et épouse*.	"
20737	14 nov....	Ellen E. Donaldson...	"

durant les neuf mois terminés le 31 décembre 1913—*Suite.*

INTERCOLONIAL—*Suite.*

District.	Comté.	Superficie.	Montant.
			$ c.
Chatham	Northumberland, N.-B.	1,224 pds. c.	44 17
Upper Musquodoboit	Halifax, N.-E.	0·91 acre	13 65
Little River	"	3·14 "	200 00
			1 00
Middle Musquodoboit	"	4·50 "	135 00
" "	"	4·10 "	280 00
Maccan	Cumberland, N.-E	0·109 "	175 00
Mulgrave	Guysborough, N.-E.		1,500 00
Upper Musquodoboit	Halifax, N.E.	1·99 "	89 55
" "	"	3·04 "	91 20
Passage de l'Est	"	1,23 "	40 00
Upper Musquodoboit	"	2·17 "	150 00
" "	"	0·05 "	1 00
Nelson	Northumberland, N.-B.	1,53 "	572 92
Upper Musquodoboit	Halifax, N.-E.	2·40 " 0·10 "	250 00
Gibson	York, N.-B.	0·74 "	1 00
Upper Musquodoboit	Halifax, N.-E.	2·55 "	140 00
Middle Musquodoboit	"	4·95 "	125 75
Upper Musquodoboit	"	2·83 "	323 50
Middle Musquodoboit	"	5·79 "	186 20
" " "	"	6·20 "	750 00
" " "	"	0·88 "	44 00
Dufferin Ward	St-Jean, N.-B.		Echange de terrain.
Passage de l'Est	Halifax, N.-E.	1·23 "	25 00
"	"	2·11 "	500 00
"	"	0·76 "	20 00
West Lawrencetown	"	1·78 "	25 00
Passage de l'Est	"	1·21 "	40 00
"	"	2·50 "	109 35
"	"	1·10 "	2,100 00
"	"	1·61 "	132 20
"	"	0·52 "	40 00
"	"	0·67 "	20 00
"	"	0·26 "	15 00
"	"	0·26 "	15 00
"	"	0·25 "	15 00
Grand Narrows	Victoria, N.-E.	3·03 "	1 00
"	"	2·08 "	93 60
Sydney	Cap-Breton	1·36 "	139 19
Passage de l'Est	Halifax, N.-E.	1·01 "	10 00
"	"	0·97 "	25 00
"	"	0·21 "	15 00
"	"	0·29 "	10 00
"	"	0·27 "	25 00

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et Canaux

CHEMIN DE FER

Numéro du titre.	Date du titre.	Cédant.	Lot.
	1913.		
20738	15 nov....	John E. Horne *et épse.*	Terrain à.....
20756	27 sept...	Jeremiah Cleary *et éps.*	" .....
20757	17 nov....	Kenneth McKenzie *et épse.*	" .....
20758	7 oct.....	Freeman Sawler *et éps.*	" .....
20759	9 déc....	Clifford W. Rhind *et épse.*	" .....
20822	2 juin....	Alexander Thompson *et épse.*	" .....
20834	10 juin....	Alexander Hay *et épse.*	" .....
20843	10 déc....	John Dickie *et épse*...	" .....

CHEMIN DE FER DE L'ILE

	1913.		
20677	1 août...	Frank McVarish *et ux.*	Terrain à.....
20773	15 juin....	Frederick S. McDonald.	Terrain au township n° 45 et dommages.....
	1910.		
*20774	15 avril ..	Neil A. Cheverie *et al.*	Terrain dans le township n° 49.....
	1911.		
*20775	19 mai....	Allan McDonald.....	Terrain dans le township n° 46.....
*20776	13 avril ..	James N. McPhee *et épse.*	Terrain dans le township n° 46.....
*20777	19 mai....	Catherine McDonald.	Terrain dans le township n° 46.....
*20778	15 mars..	Hugh J. Campbell....	Terrain daes le township n° 47.....
*20779	15 mars..	John J. Campbell *et éps*	Terrain dans le township n° 47.....
*20780	11 sept...	Ada F. Boyd-Wallis *et al.*	Terrain dans le township n° 46.....
	1912.		
*20781	21 mars ..	Alfred Morrow.....	Terrain dans le township n° 47.....
	1911.		
*20782	14 juillet..	Hugh J. Campbell....	Terrain dans le township d° 47.....

* Reçus trop tard.

durant les neuf mois terminés le 31 décembre 1913—*Fin.*

INTERCOLONIAL—*Fin.*

District.	Comté.	Superficie.	Montant.
			$ c.
Passage de l'Est	Halifax, N.-E.	0·27 pds. c.	150 00
"	"	6·37 "	60 00
"	"	0·08 "	90 00
"	"	0·12 "	5 00
Petite-Rivière	"	6·55 "	131 00
Chatham	Northumberland, N.-B.	1·50 "	175 00
"	"	0·88 "	100 00
Middle Musquodoboit	Halifax, N.-E.	1·50 "	75 00

DU PRINCE-EDOUARD.

Jonction Harmony	Comté de Kings	18,692 pds. c.	75 00
"	"		1,000 00
"	"	0·86 acre	240 00
"	"	10·51 "	465 10
"	"	1·01 "	75 00
"	"	0·92 "	113 00
"	"	0·74 "	97 50
"	"	1·26 "	97 50
"	"	3·12 "	165 00
"	"	0·19 "	150 00
"	"	0·5 "	80 00

E. E. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste intérimaire.

LETTRES PATENTES émises par le ministère des Chemins de fer

CHEMIN DE FER

No.	Date.	Concession.	Description.
	1913.		
20460	24 nov....	Cité de Saint-Jean....	Lopin de terre dans le comté de Saint-Jean, N.-B.....

Canaux au cours des neuf mois terminés le 31 décembre 1913.

INTERCOLONIAL.

Superficie.	Montant.	Observations.
.....	Echange de terrain.	

E. E. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste intérimaire.

DOMMAGES ACQUITTÉS au ministère des Chemins de fer et Canaux au cours des neuf mois terminés le 31 décembre 1913.

N° de l'acte d'acquit	Date de l'acte d'acquit.	Cédant.	Description.	Montant.
	1913			$ c.
*19938	5 mars.	Emilie Grenier.....	De toutes réclamations, etc., par suite de la mort de son époux Xavier Letellier.	$1,000 00
	1912			
*20094	30 déc.	Alice McDevitt *et al*....	Pour dommages à la propriété sur le côté nord de la rue Saint-George, cité de Moncton, N. B., par suite de la construction du viaduc de la rue Saint-George.	400 00
	1913			
20095	11 avril.	Emil A. Wallberg.....	De toutes réclamations et pour tous dommages, etc., provenant ou par suite de tout contrat ou convention pourvu jusqu'ici entre lui et la couronne pour services rendus, travail fait, etc.	59,357 08
*20139	17 janv.	Hugh H. Reid.....	De toutes réclamations, etc., par suite des blessures faites lors de l'accident de la Junction-Derby.	500 00
*20140	30 janv.	Johanna Tobin.....	" " "	1,500 00
*20141	30 janv.	Christopher O'Brien....	" " "	3,000 00
	1912			
*20142	17 déc.	Joseph D. Armstrong...	" " "	2,050 75
	1913			
*20143	24 janv.	William Irving.....	" " "	1,000 00
*20144	3 fév.	Wesley D. Curtis.....	" " "	1,500 00
*20145	19 fév.	Charles McDougall administrateur de la suc. de Harvey McDougall	" " "	1,500 00
*20146	30 janv.	Jane Clouston.....	" " "	1,500 00
	1912			
*20147	20 déc.	Harry W. Steen.....	" " "	350 00
	1913			
*20148	19 fév.	Katherine J. Harris (administratrice de la s. de feu Willard Harris.	" " "	3,000 00
*20149	19 fév.	James Pleadwell (adm. de la succession de feu Sadie Pleadwell).	" " "	3,000 00
20221	16 juin.	Onésime Carrier (exécuteur testamentaire de la success. de feu Louis Napoleon Carrier *et al.*	De toutes réclamations, etc., pour travail accompli par feu Louis Napoleon Carrier.	200 00
20223	5 juillet.	Florence L. Tuttle.....	De toutes réclamations, etc., par suite du décès de son époux, Seldon C. Tuttle.	2,000 00
20224	11 juillet.	Lewella Meredith Northrup.	De toutes réclamations, etc., par suite du décès de son époux, Harvey Allen Northrup.	2,000 00
20225	12 juillet.	Frances McGill.....	De toutes réclamations, etc., par suite du décès de son époux, Peter McGill.	1,000 00

DOMMAGES ACQUITTÉS au ministère des Chemins de fer et Canaux au cours des neuf mois terminés le 31 décembre 1913.—*Fin.*

N° de l'acte d'acquit	Date de l'acte d'acquit.	Cédant.	Description.	Montant.
	1913			$ c.
20226	12 juillet..	Mary Clarke.....	De toute réclamation, etc., par suite du décès de son époux, James Clarke.	1,000 00
20227	12 juillet..	Frances Hale.....	De toutes réclamations, etc., par suite du décès de son époux, Hugh R. Hale.	1,700 00
20234	8 juillet..	Bernadette R. B. Bouchard.	De toutes réclamations, etc., par suite du décès de son époux, Joseph A. Bouchard.	2,000 00

*Reçu trop tard pour la publication dans le rapport de l'année dernière.

E. E. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste intérimaire.

PARTIE III

RAPPORT DE L'ADMINISTRATEUR ET D'AUTRES FONCTIONNAIRES DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT POUR L'EXERCICE 1913-14.

L'administrateur général des chemins de fer de l'Etat.

Rapport de l'ingénieur en chef, chemins de fer de l'Etat.

Rapport du comptable du service mécanique, chemins de fer de l'Etat.

Rapport du légiste, chemins de fer de l'Etat.

Compte-rendu des accidents, chemin de fer Intercolonial.

" " " chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

Rapport du chef de la comptabilité et trésorier, chemin de fer Intercolonial.

" " " " " embranchement de Windsor.

" " " " " chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

" " " " " exploitation du chemin de fer National Transcontinental.

Rapport du président et du secrétaire de la Caisse de prévoyance des chemins de fer de l'Etat.

BUREAU DE L'ADMINISTRATEUR GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT,
MONCTON, N.-B., 21 septembre 1914.

MONSIEUR,—Le soussigné a l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur le fonctionnement des chemins de fer de l'Etat, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1914.

Le dernier rapport officiel sur le fonctionnement des chemins de fer de l'Etat, pour l'exercice clos le 31 mars 1913, a été fait, en date du 12 septembre 1913, par le Conseil d'Administration des chemins de fer de l'Etat, mais ce mode d'administration a été changé le 1er mai 1913, alors que la direction fut transférée à l'Administrateur général des chemins de fer de l'Etat.

Pour l'exercice clos le 31 mars 1914, les chemins de fer de l'Etat sont: le chemin de fer Intercolonial, le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard et l'embranchement de Windsor à la suite de l'abolition du Conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat et du transfert de la direction à l'Administrateur général des chemins de fer de l'Etat, certains changements ont été effectués parmi les principaux fonctionnaires du service des chemins de fer, savoir:—

Le poste de surintendant de la force motrice a été remplacé par les postes de surintendant du matériel roulant et de chef de la construction des wagons.

Pour ce qui est des travaux techniques, le poste d'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a été créé et ce poste a absorbé, en même temps que les travaux de construction, tout le travail qui était auparavant du ressort de l'ingénieur de la voie, lequel poste a été aboli. On a nommé un ingénieur divisionnaire, avec résidence à Moncton, et relevant de l'ingénieur en chef pour toutes questions d'ordre technique, et du surintendant général pour tout ce qui se rapporte à l'exploitation. On a nommé des ingénieurs des travaux à divers endroits sur la ligne, savoir, Lévis, Campbellton, Truro et New-Glasgow. Ces fonctionnaires se trouvent sous le contrôle et la direction immédiate de l'ingénieur divisionnaire pour toutes les questions d'ordre technique et des surintendants pour ce qui a trait à l'entretien et à l'exploitation de la ligne. On a nommé des ingénieurs des ponts et de construction relevant directement de l'ingénieur en chef pour les travaux qu'exigent leurs fonctions respectives.

On a créé le poste d'avocat général et d'agent général des réclamations et ce poste aura désormais à s'occuper entièrement des affaires contentieuses et des réclamations du chemin de fer qui jusqu'à présent, étaient réglées en partie par le service judiciaire du ministère des Chemins de fer et Canaux, à Ottawa, et en partie par le bureau chef des chemins de fer, à Moncton.

Au cours de l'exercice sous revue, il a été tenu une comptabilité distincte pour chaque chemin de fer et les comptes sont considérés séparément dans ce rapport.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Sont inclus de la part des fonctionnaires les rapports suivants:—

Rapport de l'ingénieur en chef sur les travaux imputables aux comptes du capital et du revenu.

Rapport du surintendant du matériel roulant, relevés se rapportant à la division de la mécanique.

Rapport de l'avocat général, (du 1er janvier au 31 mars 1914).

Rapport du surintendant général, relevé des accidents.

Rapport du chef de la comptabilité et trésorier, savoir:—

1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Entretien de la voie et des constructions.
4. Entretien de l'équipement.
5. Frais relatifs au trafic.
6. Frais relatifs au transport.
7. Frais généraux.
8. Compte des approvisionnements en général.
9. Bilan général.
10. Etat des recettes et des dépenses.
11. Compte du renouvellement de l'équipement.
12. Compte du renouvellement des rails.
13. Compte des renouvellements pour cause d'incendie.
14. Etat des recettes en espèces.
15. Etat des moyennes.
16. Etat des marchandises transportées par le chemin de fer.
17. Etat des recettes du service des marchandises et du service des voyageurs.

La longueur de la voie exploitée pendant l'exercice 1913-14, a été de 1,451·77 milles, soit une diminution, par suite du détournement de la voie, du nombre de milles en exploitation pendant l'exercice précédent.

COMPTE DU CAPITAL.

Le 31 mars 1913, le coût de la ligne et de l'équipement s'élevait à $97,137,807.17. On y a ajouté ce qui suit au cours de l'exercice:—

Renforcement des ponts.. .. .. $	134,582	84
Agrandissements, machines, à Halifax..	107,485	41
Atelier des locomotives et des wagons à Moncton, avec outillage..	132,170	25
Déviation de la voie à Sydney-Mines..	17,306	93
Déviation de la voie et embranchement jusqu'au quai, à Chatham..	45,271	77
Agrandissements à Truro..	91,008	50
Arpentages et inspections..	40,000	00
Agrandissements à Sainte-Flavie..	10,923	83
Améliorations à Pointe-Tupper..	69,842	64
Agrandissements à Fredericton..	19,990	68
Améliorations à Sussex..	30,454	48
Voie de chargement à Wallace-Harbour..	168	61
Agrandissements à Mulgrave..	14,204	95
Matériel roulant..	993,380	18
Pour améliorer les triples-valves des freins à air comprimé..	7,150	00
Protection des grandes routes en général..	33,532	52
Déviation de la voie entre Nelson et Derby-Junction	22,055	21
Agrandissements et facilités additionnelles le long de la ligne..	128,203	83
Améliorations du service d'eau..	23,851	32
Voie de chargement jusqu'à la baie Coutenay, Saint-Jean..	1,257	35
Facilités additionnelles de tête de ligne, à Halifax..	1,033,834	40
Voie de chargement, à Pugwash..	58,000	00

Posage d'une double voie entre Chaudière-Curve et Saint-Romuald		43,098 75
Nouvelle gare à Bathurst		9,611 61
Ameublement de bureau, Moncton		2,499 66
Docks et quais à Halifax		308,769 28
Améliorations à Lévis		58,025 18
Elimination des passages à niveau et des pentes à Moncton		25,949 49
Agrandissements à Saint-Jean		20,000 00
Agrandissements à Rivière-du-Loup		42 32
Déviation de la ligne entre Sydney-nord et le creek Leitches		33,080 32
A déduire:—		
Voies d'évitement et de chargement supplémentaires—		
Déboursés de l'exercice précédent	$ 305 20	
Déboursés de l'exercice précédent	2,000 00	
		2,305 20
Ce qui porte le coût, le 31 mars 1914, à		$101,467,501 85

On trouvera dans les rapports de l'ingénieur en chef et du surintendant du matériel roulant des explications relatives aux dépenses portées au compte du capital.

Les recettes brutes et les frais d'exploitation pour l'exercice se comparent comme suit:—

Recettes brutes	$ 12,878,549
Frais d'exploitation	12,867,249
Recettes nettes	$ 11,300

Il y a eu une augmentation de $190,662.78 sur l'exploitation du chemin de fer durant l'exercice. De cet excédent, on a transporté la somme de $179,362.78 au compte du renouvellement du matériel, de sorte que, lors de la fermeture des livres à la fin de l'exercice, les recettes nettes se chiffraient par $11,300.

Entre les recettes brutes de cette année et celles de l'exercice précédent, la comparaison s'établit comme suit:—

En 1913-14	$ 12,878,549 00
En 1912-13	11,984,482 69
Augmentation	$ 894,066 31

Les recettes du service des voyageurs se comparent ainsi:—

En 1913-14	$ 3,674,878 75
En 1912-13	3,483 32
Augmentation	$ 191,431 43

Les recettes du service des marchandises se comparent comme suit:—

En 1913-14	$ 8,469,590 33
En 1912-13	8,028,760 13
Augmentation	$ 440,830 20

Les recettes du service de la poste, des messageries et de sources diverses se comporent comme suit:—

En 1913-14	$ 734,079 92
En 1912-13	517,275 24
Augmentation	$ 216,804 68

Les recettes par mille de voie ferrée se comparent de la façon suivante:—

En 1913-14	$ 8,839 27
En 1912-13	8,162 98
Augmentation	$ 676 29

Les recettes par train-mille se comparent comme suit:—

En 1913-14	$ 1 54
En 1912-13	1 47

Les nombres des voyageurs transportés se comparent ainsi qu'il suit:—

En 1913-14	3,933,511
En 1912-13	3,763,115
Augmentation	220,396

Le nombre des voyageurs locaux a augmenté de 189,071, et celui des voyageurs d'entier parcours, de 31,325.

Pour le poids des marchandises transportées et rapportant du revenu, la comparaison s'établit comme suit:—

	Tonnes.
En 1913-14	5,287,740
En 1912-13	5,203,469
Augmentation	84,271

Le transport local des marchandises accuse une diminution de 129,795 tonnes et le transport d'entier parcours, une augmentation de 214,066 tonnes.

Annexés à ce rapport se trouvent un certain nombre d'états donnant des renseignements détaillés sur le trafic. Ces états sont:—

Etat des recettes, indiquant les recettes mensuelles du trafic des voyageurs, des marchandises, des malles et des diverses sources.

Etat relatif aux voyageurs, indiquant le nombre mensuel des voyageurs d'entier parcours ou des trains locaux, et le nombre de milles qu'ils ont parcourus.

Etat relatif aux marchandises, indiquant par mois le nombre de tonnes de marchandises transportées en entier parcours ou par le service local, ainsi que le nombre de milles parcourus.

Etat comparatif, indiquant les principales marchandises transportées au cours de l'exercice et celles de l'exercice précédent.

Etat descriptif des marchandises transportées, indiquant quelques-uns des principaux articles.

Etat relatif à la houille transportée, indiquant les gares d'expédition.

Etat indiquant la quantité du sucre brut, du sucre raffiné, du poisson frais, du poisson salé, du grain d'exportation et des marchandises pour l'Europe transportés par le chemin de fer.

Etats du trafic des marchandises d'outre-mer à Halifax et Saint-Jean, indiquant la quantité des marchandises importées et de celles exportées.

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation se comparent comme suit avec ceux de l'exercice précédent:—

En 1913-14	$ 12,867,249 00
En 1912-13	11,984,482 69
Augmentation	$ 882,766 31

Les moyennes se comparent ainsi avec celles de l'exercice précédent:—

Par mille parcouru par les locomotives—	
En 1913-14	1·25
En 1912-13	1·16
Par mille parcouru par les trains—	
En 1913-14	1·54
En 1912-13	1·47
Frais d'exploitation par mille de voie ferrée—	
En 1913-14	$ 8,831 51
En 1912-13	8,159 91

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1914, on a posé 685,418 traverses ordinaires sur la voie; on a fait le ballastage de 216 milles de chemin et l'on a terminé quatorze milles de rigole dans les tranchées afin de mieux drainer le ballast de surface. On a construit 12·497 milles de voie d'évitement additionnelles à divers endroits. On a fait des réparations aux points, ponceaux, quais, clôtures et aux bâtiments sur la ligne; construit 40·72 milles de clôture en tissu métallique réglementaire et 2·17 milles d'abris paraneige.

Dans son rapport, le surintendant du matériel roulant, donne le détail du matériel roulant acheté, reconstruit dans les ateliers, etc.

Comme on n'avait pas de statistiques exactes sur les caractéristiques de la propriété physique du chemin de fer, on a commencé une nouvelle inspection dans ce bût, et l'on trouvera, consignés dans le rapport de l'ingénieur en chef, les résultats de cette inspection jusqu'au 31 mars 1914. Un grand nombre de ponts ont subi les réparations signalées par des rapports faits à cette fin, et nombre d'autres signalés comme devant être renouvelés ont été remplacés par de nouvelles structures. On trouvera également dans le rapport de l'ingénieur en chef un relevé des ponts ainsi réparés et remplacés.

Signaux.

Pour assurer un service prompt et efficace dans le mouvement des trains, on a jugé qu'il fallait installer des signaux de block automatiques. On a achevé cette installation jusqu'à concurrence de 10 pour 100 de toute l'entreprise, et ce entre les endroits suivants:—

Halifax et Windsor-Junction, 14 milles de voie double.
Painsec-Junction et Moncton, 7 milles de voie double.
Hampton et Saint-Jean, 20 milles de voie double.

On a commencé l'installation d'un système téléphonique pour l'expédition des trains entre Saint-Jean et Halifax et, le 31 mars 1914, on avait terminé 90 pour 100 de ce travail.

On a posé des sonneries d'approche électriques à trente-huit croisements le long de la ligne.

Nouvelles lignes.

On a adjugé une entreprise pour le détournement de la ligne à partir de Nelson, subdivision de Loggieville, jusqu'au pont de Miramichi sud-ouest, subdivision de Moncton, sur une longueur de 2·69 milles, afin de remplacer une longueur de 5·55 milles actuellement en existence.

On a également adjugé une entreprise pour la construction d'une ligne à partir du creek Leiches, subdivision de Sydney, jusqu'à Sydney-nord, d'une longueur de 4·3 milles, et le 31 mars 1914, les deux tiers des travaux étaient terminés.

On a entrepris des travaux considérables pour améliorer et augmenter le service des voies ferrées au havre d'Halifax et on trouvera à la fin du rapport de l'ingénieur en chef des renseignements sur l'étendue des travaux exécutés jusqu'à la fin de l'exercice.

Matériel.

Valeur du matériel en général à la fin de l'exercice précédent	$1,465,157 78
Valeur du matériel acheté et porté au compte d'autres départements	5,997,858 05
Total	$7,463,015 83
Valeur du matériel utilisé et vendu	5,283,133 75
Matériel en magasin le 31 mars 1914	$2,179,882 08

Embranchement de Windsor.

La ligne s'étend de la jonction de Windsor à Windsor, N.-E., et elle a 32 milles de long. Cet embranchement est exploité par la *Dominion Atlantic Railway* et entretenu par l'Etat, à qui la compagnie remet un tiers de ses recettes brutes.

On trouvera ci-joints les états suivants des comptes préparés par le chef de la comptabilité :—

N° 1.—Compte du revenu.
N° 2.—Entretien de la voie et des constructions.
N° 3.—Bilan général.
N° 4.—Etat des recettes.

Revenu (un tiers des recettes)	$ 61,517 52
Frais d'entretien	26,486 98
Recettes nettes	$ 35,030 54

Les recettes accusent une diminution et comparent comme suit avec celles de l'exercice précédent :—

Recettes, 1913-14	$ 61,517 52
Recettes, 1912-13	68,246 70
Diminution	$ 6,729 18

Il y a eu une augmentation dans les recettes du service des voyageurs, mais les recettes du service de la poste sont restées stationnaires. Le transport des marchandises accuse une diminution.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

La longueur du chemin de fer en exploitation à la fin de l'exercice 1913-14 était de 275·2 milles. La largeur de la voie est de 3 pieds 6 pouces.

Le coût de l'équipement de la voie, au 31 mars 1913,

était de	$ 8,790,794 06
Les dépenses de l'exercice ont été de	129,574 95
Coût total au 31 mars 1914	$ 8,920,369 01
Recettes brutes	409,616 74
Frais d'exploitation	571,415 37
Déficit	$ 161,798 63

Les recettes brutes comparent ainsi avec celles de l'exercice précédent:—

1913-14	$ 409,616 74
1912-13	389,474 07
Augmentation	$ 20,142 67

Il y a eu augmentation, tant dans le service des voyageurs que dans le transport des marchandises.

Les frais d'exploitation se comparent comme suit avec ceux de l'exercice précédent:—

1913-14	$ 571,415 37
1912-13	489,972 34
Augmentation	$ 81,443 03

On a fait tous les travaux nécessaires pour l'entretien, en bon état de service, de la voie, entre autres le remplacement de rails par d'autres plus lourds sur une longueur de plus d'un mille, le renouvellement des traverses de la voie et des aiguilles, et le ballastage de plusieurs milles de la voie.

CAISSE DE PREVOYANCE DES EMPLOYES DES CHEMINS DE FER INTERCOLONIAL ET ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Le rapport de cette caisse, transmis séparément, accuse:—

Balance au crédit, le 31 mars 1913	$	346,028 57
Contributions des employés au cours de l'année		99,805 03
Contributions des chemins de fer		99,805 03
Remboursements reçus		1,236 00
Total	$	546,874 63
Dépenses totales		167,701 19
Balance	$	379,173 44
Plus les intérêts		10,408 32
Montant au crédit de la caisse le 31 mars 1913	$	389,221 76

Au cours de l'exercice cent huit employés ont été mis à la retraite avec pension sur la caisse, et trente-sept sont décédés, en sorte qu'il restait sur la liste à la fin de l'exercice quatre cent quatre-vingt-cinq personnes secourues à même la caisse. C'est là une augmentation de soixante et onze personnes comparativement à l'exercice précédent.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. P. GUTELIUS,

Administrateur général des chemins de fer de l'Etat.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RAPPORT DU DÉPARTEMENT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

FONDATION ET VOIE.

Subdivision ou embranchement.	Tableaux des longeurs en Milles.			
	Voie principale — milles.	2e voie principale — milles.	Voie de passage— millles.	Autres voies de passage et de chargement—
District N° 1—				
Ste-Flavie	83·29	.....	8·20	20·85
Rivière-du-Loup	117·86	.....	21·57	18·53
Lévis	22·72	.....	1·75	6·59
Chaudière	115·53	.....	11·10	16·50
Nicolet	14·70	.....	0·60	0·90
Quai de la Rivière-Ouelle	6·19	.....	0·90	.....
Quai de la Rivière-du-Loup	.....	.....	.....	4·80
Rimouski	.....	.....	.....	2·10
Jct'n Ste-Rosalie à Montréal (section commune)	37·63	.....	.....	.....
Total	397·92	.....	44·12	70·27
District N° 2—				
Moncton	185·37	.....	15·86	48·07
Dalhousie	6·28	.....	.....	1·74
Campbellton	105·03	.....	8·61	7·12
Fredericton	109·82	.....	4·45	7·85
Loggieville	16·78	.....	1·03	6·28
Total	423·28	.....	29·95	71·06
District N° 3—				
Halifax	61·87	13·91	7·95	57·35
Truro	123·77	7·13	19·35	30·00
Saint-Jean	89·31	3·05	13·00	53·02
Dartmouth	12·00	.....	0·25	3·50
Pointe-du-Chêne	11·98	.....	1·00	3·50
Total	298·93	24·09	41·55	147·37
District N° 4—				
Sydney	91·17	.....	4·0	19·94
Mulgrave	122·3	2·0	8·2	15·90
Stellarton	79·69	.....	3·0	15·40
North-Sydney	16·60	.....	0·9	4·17
Trenton	8·46	.....	0·3	4·70
Pugwash	4·54	.....	.....	1·20
Sunny-Brae	12·48	.....	0·2	0·60
Pictou	1·6	.....	0·4	2·70
Totaux	336·84	2·0	17·0	64·61

SOMMAIRE.

District N°.	Voie principale—milles.	2e voie principale—milles.	Voies de passage—milles.	Autres voies de passage et de chargement—milles.
1	397·92	.....	44·12	70·27
2	423·28	.....	29·95	71·06
3	298·93	24·09	41·55	147·37
4	336·84	2·0	17·0	64·61
Total pour le chemin de fer Intercolonial	1,456·97	26·09	132·62	353·31

RAILS.

Dans les districts respectifs on a remplacé les rails de la voie principale par de nouveaux rails de 80 livres et de 85 ivres. Ces travaux se répartissent comme suit:—

	Milles de voie.
District N° 1—Voie renouvelée avec des rails de 80 livres	9·63 milles.
District N° 2— " " " " 85 "	2·75 milles.
District N° 3— " " " " 80 "	27·33 milles.
District N° 4— " " " " 80 "	9·31 milles.
	18·01 milles.
Nombre total de milles de voie renouvelée	67·03 milles.

On s'est servi des bons rails enlevés lors de ces réfections pour le renouvellement de la ligne sur diverses longueurs et on a enlevé de la voie tous les rails creux, bossués à l'excès, ou défectueux de toute autre manière.

Le nombre de milles de voies principales sur lesquelles on a posé des rails de diverses pesanteurs, pour la ligne principale et les embranchements, sont comme suit:—

Poids des rails.	56 liv.	67 liv.	70 liv.	80 liv.	85 liv.
District N° 1—Milles	.....	19·41	16·37	328·11	2·75
District N° 2—Milles	26·0	109·75	.....	288·97	.....
District N° 3—Milles	4·0	53·88	.....	303·14	.....
District N° 4—Milles	19·71	87·29	.....	231·44	.....
Totaux	49·71	270·33	16·37	1,151·66	2·75

Les nouveaux rails de 85 livres dont a fait l'acquisition et la répartition en 1913, ont été distribués comme suit:—

District N° 1	27·99	Milles de voie.
District N° 2	24·00	"
District N° 3	16·27	"
District N° 4	12·89	"
Totaux	81·15	"

On commencera le posage de ces nouveaux rails dès que la saison sera suffisamment avancée.

On a remplacé les rails usés de 56 livres par d'autres plus lourds, sur 7·17 milles de voies d'évitement.

DÉPÔT DE RAILS.

On a établi un nouveau dépôt de rails à Moncton et l'on a posé 2,465 pieds linéaires de voies d'évitement pour le chargement et le déchargement des rails d'occasion. A ce dépôt sont conservés tous les rails d'occasion, classés selon l'usage auquel ils peuvent servir, et c'est de là que l'on fait l'expédition de tous les rails d'occasion dont on a besoin pour les divers travaux de la ligne. Actuellement, les rails suivants sont à ce dépôt:—

Poids des rails.	Ligne principale —Tonnes.	Embranchements —Tonnes.	Voies d'évitement —Tonnes.	Morceaux mesurant plus de 4 pieds —Tonnes.
80 livres	.....	7·5	1,418·9	278·5
70 livres	.....	.....	17·3	.....
67 livres	.....	.....	227·3	44·0
58 livres	.....	.....	382·2	.....
56 livres	.....	.....	514·7	106·0
Totaux	.....	7·5	2,560·4	428·5

En sus de ce qui précède il y a actuellement à ce dépôt 250·9 tonnes de nouveaux rails de 85 livres destinés à la fabrication de cœurs et d'aiguilles et à d'autres ouvrages d'urgence.

Ce qui reste de rails d'occasion se trouve présentement éparpillé sur le chemin de fer et sera réuni, classé et mis en dépôt au cours du prochain exercice.

Cette méthode permettra de retirer le plus grand bénéfice possible de tous les rails ne servant plus à la voie principale. Les rails qui sont encore bons pour les voies d'embranchements seront réservés à cette fin et ne seront pas déposés sur les voies de passage, mais serviront à remplacer les rails de poids léger sur ces embranchements au besoin. On ne fera pas indifféremment la réfection des voies d'évitement avec des rails de poids lourds, mais on se servira pour cette réfection de rails légers lorsque ces rails seront en assez bon état. Cette centralisation des rails d'occasion nous permettra de tenir un état exact des rails en mains.

RENOUVELLEMENTS DE TRAVERSES.

Pendant l'exercice on a renouvelé les traverses de la voie comme suit:—

	Ligne principale.	Moyenne par mille.	Voies de passage et de chargement.	Moyenne par mille.
District N° 1—Nombre de traverses renouvelées	124,419	345	12,546	116
District N° 2—Nombre de traverses renouvelées	211,041	496	16,582	234
District N° 3—Nombre de traverses renouvelées	183,518	508	25,998	135
District N° 4—Nombre de traverses renouvelées	166,440	492	23,666	290
	645,418	.....	78,792	.....

BALLASTAGE.

Le ballastage de la fondation de la voie a été terminé sur les distances suivantes:—

District N° 1 ..... 80·75 milles.
District N° 2 ..... 67·29 milles.
District N° 3 ..... 50·69 milles.
District N° 4 ..... 18·00 milles.

Total ..... 216·75 milles.

Et l'on a terminé 14·38 milles de rigole dans les tranchées afin de mieux drainer la fondation de la voie.

SOUS-DOUBLIS DANS LES TRANCHÉES HUMIDES.

Subdivision de Moncton, posage de 8,000 pieds linéaires de tuyaux de drainage de 6 pouces.

Subdivision de Truro, posage de 500 pieds linéaires de tuyaux de drainage de 6 pouces et de 4 pouces.

Subdivision de Stellarton, posage de 4,650 pieds linéaires de tuyaux de drainage de 6 pouces.

Subdivision de l'embranchement de Pictou, posage de 300 pieds linéaires de tuyaux de drainage de 6 pouces.

PROTECTION DU REMBLAI ET DES TRANCHÉES.

On a jugé à propos de protéger, à divers endroits, le remblai contre l'affouillement causé par les vagues, là où il se trouve contigu à de grandes masses d'eau ou là où il est exposé à l'influence des crues du printemps. On a également, afin d'empêcher les éboulements, construit des murs de coffrage dans les tranchées pratiquées dans l'argile humide ou dans des matériaux facilement désagrégés par l'humidité. Ces ouvrages de défense ont été exécutés comme suit:—

District N° 2.

Chatham.—363 verges cubes d'empierrement serré déversé sur le parement du remblai à Walsh's-Cove.

Quarryville.—Nouveau coffrage de 600 pieds de long dans une tranchée humide.

Blackville.—Renouvellement de 300 pieds linéaires d'ancien coffrage.

A l'ouest de Matapédia.—Construction de 500 pieds linéaires de coffrage pour la protection du remblai le long de la rivière.

District N° 3.

Pour la protection du remblai contre l'affouillement, on a construit deux cent soixante-quinze pieds linéaires de coffrage et 100 pieds linéaires d'épaisse fondation à pierres déversées.

District N° 4.

Dans la subdivision de Sydney, on a construit 1,025 pieds linéaires de coffrage de défense pour protéger le remblai contre les vagues de la mer. Entre le 46e mille et le 47e mille, on a construit 300 pieds linéaires de mur de coffrage dans les tranchées pour arrêter les éboulements de matériaux.

TRANCHÉES EN ROCHER.

Dans la subdivision de Campbellton on a enlevé des tranchées en rocher toutes les roches détachées et dangereuses. On a fait la même chose dans la subdivision de Sydney, entre les miles 42 et 44, et dans la subdivision de Mulgrave, entre les milles 7 et 9.

NOUVELLES VOIES.

CONSTRUCTION À DOUBLE VOIE.

Dans le district n° 1, on a adjugé une entreprise pour la construction d'une deuxième ligne principale, entre Saint-Romuald et Chaudière-Curve, sur une distance de 3·75 milles. On a commencé les travaux en octobre 1913, et jusqu'à date on a enlevé environ 80 pour 100 du déblai et les travaux sont terminés à concurrence de 45 pour 100.

VOIES DE RENCONTRE.

On a construit des voies de rencontre et des prolongements de voies de rencontre aux endroits suivants:—

	Pieds linéaires.
District N° 1.	
Jonction de Sainte-Rosalie, prolongement	1,104
District N° 2.	
Assametquaghan, prolongement	600
Moffats, prolongement	282
Nelson, prolongement	299
Chatham, prolongement	85
	1,206
District N° 4.	
Subdivision de Sydney—	
Mille 88·01—nouvelle voie	1,185
Rivière Georges, nouvelle voie	1,903
Barrachois, prolongement	785
Jonction de Hawkesbury, prolongement	761
Subdivision de Trenton—	
Mille 0·2, nouvelle voie	2,225
Mille 0·2, nouvelle voie	1,750

SOMMAIRE.

District N° 1	1,104
District N° 2	1,266
District N° 3	Nil.
District N° 4	8,609
Total	10,979

LIGNES DE RACCORDEMENT PRIVÉES, ETC.

Aux gares où il se fait beaucoup de trafic on a construit des lignes de raccordement privées, des voies de chargement, des voies d'évitement additionnelles et on a fait à la voie les divers changements, le tout comme suit:—

	Pieds linéaires.
District N° 1.	
Sainte-Rosalie, jonction	190
Lévis, voie d'évitement pour parc à bestiaux	1,850
Mitchell, prolongement	135
Saint-André, jonction	250
	2,425
District N° 2.	
Moncton, voies au dépôt de rails	2615
Bathurst, voies additionnelles dans le parc	6,264
Campbellton, voies pour le transport de la houille	1,470
Nelson, nouvelle voie	171
Chatham, voies additionnelles dans le parc	3,481
Loggieville, nouvelle voie	300
Puits de ballast de Taymouth, voie nouvelle	930
Fredericton, nouvelle voie conduisant au hangar à marchandises et voies de camionnage avec raccordements au parc	7,645
	22,876

District N° 3.

Halifax, tête de ligne maritime, voies d'évitement supplémentaires	5,315
Halifax, parc de Richmond, voies d'évitement supplémentaires	24,000
Fairview, jonction	220
Halifax, mille 31·4 de la subdivision particulière	625
Parc de Truro, voies d'évitement additionnelles	1,670
Amherst, voies d'évitement additionnelles	1,630
Saint-Jean, voies d'évitement additionnelles	2,174
	35,634

District N° 4.

Sydney, voie de chargement pour les camions	1,695
Subdivision de Sydney, mille 68·9, voie particulière	320
Mille 2·3, subdivision de Sydney-nord, voie particulière	332
Mille 111·6, subdivision de Mulgrave, voie particulière	275
Trenton, voie particulière	3,768
Oxford, voie particulière	865
Mille 36·37, subdivision de Stellarton, prolongement d'une voie particulière	200
	7,455

SOMMAIRE.

District N° 1	2,425
District N° 2	22,816
District N° 3	35,634
District N° 4	7,455
Total	68,330

EMBRANCHEMENT DE PUGWASH.

Au commencement de l'exercice on a commencé la construction d'une voie de 6,500 pieds de long, traversant le port de Pugwash et établissant un raccordement par voie ferrée avec les usines de la *Nova Scotia Clay Works* et d'autres établissements industriels. Le régalage est assez avancé pour la pose des rails d'un bout à l'autre de la ligne. On a posé douze mille pieds de rails. On a construit un pont de pilotis sur le port et toutes les clôtures sont terminées ainsi que les ponceaux. On construira une travée tournante à double voie sur des piles et du béton et le reste de la voie sera posée, avec des traverses exhaussées et un ballastage qui donnera à la ligne une pente convenable.

VOIES D'ÉVITEMENT PRIVÉES.

Les voies d'évitement suivantes ont été construites pour des établissements particuliers:—

District N° 1.

Endroit.	Nom de l'établissement ou de la personne.	Pieds linéaires.
Sainte-Flavie	La Compagnie de fonderie et machineries (voie nouvelle)	380
Sainte-Luce	La Compagnie de chemin de fer Neigette (raccordement)	200
Sainte-Anne	Collège de Sainte-Anne (voie nouvelle)	306
Montmagny	Ateliers de wagons en général (nouvelle voie)	880
Hadlow	Ministère de l'Agriculture (voie nouvelle)	374
Laurier	*Finch Pruyn Co.* (voie nouvelle)	376
Nicolet	*International Harvester Company* (voie nouvelle)	191
		3,207

Endroit.	Nom de l'établissement ou de la personne.	Pieds linéaires.
District N° 2.		
Bathurst	*Bathurst Lumber Co.* (voie nouvelle)	1,075
Subdiv. de Moncton, mille 127·36	*Gloucester Trade and Lumber Co.* (voie nouvelle)	325
Jonction Dalhousie	*Dalhousie Lumber Co.* (prolongement)	52
Subd. de Fredericton	Mille 43·81, W. Y. Robinson (voie nouvelle)	312
Renous	*Renous Lumber Co.* (voie nouvelle)	600
Chatham	*J. B. Snowball Co., Ltd.* (voie nouvelle)	270
"	" " "	318
"	*Miramichi Lumber Co.* (voie nouvelle)	324
"	*Miramichi Foundry Co.* (voie nouvelle)	263
"	*Imperial Oil Co.* (voie nouvelle)	306
Moffats	*Hardwood Planing Mills, Ltd.* (voie nouvelle)	879
Subd. de Campbellton	A l'est d'Amqui, François Vaillancourt (voie nouvelle)	417
Dufaultville	Ernest A. Dufault (prolongement)	80
		5,221
District N° 3.		
Subd. de Halifax	Mille 31·44, *Nova Scotia Clay Works*	865
"	Mille 89·5, *Rhodes Curry Co*	371
"	Mille 85·8, prolongement de la voie de la *Maple Leaf Lumber Co.*	169
Sussex	*S. H. White & Co.*	280
Coldbrook	*Coldbrook Excelsior Works*	350
Baie Courtenay	Cité de Saint-Jean	388
Saint-Jean	*J. A. Likely & Son, Ltd.*	1,322
"	*Atlantic Sugar Refinery Co.*	700
Pointe-du-Chêne	*Roger Miller & Son*	436
"	" "	595
		5,476
District N° 4.		
Subd. de Sydney	Mille 50·2, H. F. McDougall (voie nouvelle)	380
"	Mille 60·5, H. F. McDougall (prolongement)	240
Subd. de Mulgrave	Mille 50·9, E. B. Heurtley (nouvelle voie)	240
"	Mille 43·9, Cameron & Fraser (nouvelle voie)	958
"	A. Campbell, A. A. Sutherland (voie nouvelle)	600
Trenton	*J. J. Grant & Son* (voie nouvelle)	654
Subd. de Stellarton	Mille 1·36, N. S. Thompson (voie nouvelle)	450
"	Mille 21·36, *Batty Brick Co.* (voie nouvelle)	2,105
"	Mille 21·36, *Batty Brick Co.* (voie nouvelle)	270
Bear-Brook	*Acadia Coal Co.* (voie nouvelle)	600
		6,478

SOMMAIRE.

District N° 1	3,207
District N° 2	5,221
District N° 3	5,476
District N° 4	6,478
Total	20,382

CHANGEMENTS SUR LA LIGNE PRINCIPALE.

District N° 2.

A une distance d'environ 2¼ milles de Moncton, on a fait, entre l'Intercolonial et la ligne du chemin de fer Transcontinental National, un raccordement qui permet la circulation aux trains quittant Moncton de circuler sur la ligne à rampe douce du chemin de fer National Transcontinental, évitant ainsi la rampe prononcée de 1 pour 100 de la ligne principale du chemin de fer Intercolonial et la nécessité de trains auxiliaires pour sortir de ce parc.

DISTRIBUTION D'EAU.

District N° 1.

Tous les tuyaux d'alimentation des réservoirs qui, lorsqu'ils n'étaient pas en service, s'avançaient au-dessus de la voie et pour cette raison, ne laissaient pas la voie suffisamment libre, ont été changés de façon à rester perpendiculaires le long des réservoirs.

Sainte-Hélène.—A cause du manque d'eau fournie par le service par gravité on a installé une pompe temporaire à cet endroit.

Jonction de Saint-Charles.—On a construit une allonge de 12 pieds à la station de pompe et dépôt de houille et on a installé une nouvelle chaudière-réservoir du type réglementaire.

Bagot.—Installation d'une nouvelle chaudière-réservoir du type réglementaire.

District N° 2.

Matapédia.—On a fait un arpentage et adjugé une entreprise pour un système de distribution d'eau par la gravité. Cette entreprise comprend la construction d'un barrage et d'une nouvelle canalisation en fonte de 5,273 pieds de long. On a terminé environ 90 pour 100 du posage des tuyaux et du barrage en béton.

Assametquaghan.—On a fait un arpentage en vue d'un nouvel approvisionnement d'eau par la gravité et l'entreprise a été adjugée. On a dû remettre les travaux à plus tard à cause de l'inclémence de la température à l'époque de l'adjudication de l'entreprise.

Campbellton.—Afin d'accroître l'approvisionnement actuel par la gravité, on a adjugé une entreprise pour le posage de 6,850 pieds linéaires de tuyaux en fonte de 8 pouces, mais à cause du mauvais temps il a fallu retarder l'exécution de ces travaux.

Red-Pine.—La station de pompe a été détruite par le feu et on l'a remplacée par une construction de type réglementaire.

District N° 3.

Halifax.—Posage d'une nouvelle borne-fontaine au pilier n° 2 pour protection contre l'incendie.

Westchester.—Posage de 125 pieds de tuyau galvanisé de 1¼ pouce, d'un puits privé jusqu'à la gare et installation d'une pompe dans le logement de la gare. Approvisionnement pour fins domestiques.

Thompson.—Remplacement d'une longueur de 4,570 pieds de vieux tuyau de 3 pouces en fer forgé par un tuyau de 6 pouces en bois encerclé de fil métallique. Distribution par la gravité.

Dorchester.—Forage d'un nouveau puits de 6 pouces et d'une profondeur de 185 pieds et installation d'une pompe à bras. Approvisionnement de la gare.

Petitcodiac.—On a exhaussé le réservoir de 2 pieds et on l'a posé sur des blocs de béton.

Norton.—Réfection du sommet du réservoir. Service de la gare.

Bloomfield.—Puits creusé à 16 pieds et encaissé dans un tuyau en béton de 30 pouces. Service de la gare.

Brockville.—Nouveau puits creusé à 15 pieds de profondeur et encaissé dans un tuyau de 30 pouces en béton. Service de la gare.

Colbrook.—Installation, pour le service de la gare, d'une longueur de 275 pieds de tuyau galvanisé de ¾ de pouce se raccordant avec le systme de distribution de la *Maritime Automobile Company.*

Hilden.—Puits de gare d'une profondeur de 10 pieds et encaissé dans un tuyau en béton de 18 pouces. Service de la gare.

District N° 4.

Boisdale.—Construction d'un nouveau réservoir ouvert, en bois, de 40,000 gallons, pour remplacer le réservoir en bois même capacité.

Chemin de West-Bay.—Nouvelle station de pompe en bois avec remise à charbon pour remplacer la station de pompe détruite par le feu. *Voir* aussi "Dommages par le feu".

Mulgrave.—Installation, dans une boîte en béton, d'un compteur à eau pour le mesurage de l'eau vendue aux navires.

Avondale.—Forage d'un puits pour l'approvisionnement de la gare.

Wallace-Bridge.—Forage d'un puits pour l'approvisionnement de la gare.

Monastry.—Creusage d'un puits pour l'usage de la gare.

En plus on a fait des réparations aux réservoirs et au service d'eau des chemins de fer.

BÂTIMENTS.

Pendant l'année on a construit de nouveaux bâtiments, des quais, etc., où il a été fait des changements et des agrandissements aux édifices en existence. Ces travaux sont comme suit:—

District N° 1.

Subdivision de Sainte-Flavie—

Sainte-Flavie.—On a terminé la nouvelle gare de voyageurs en brique et en pierre et on a construit 870 pieds de quai de gare en béton. On a fait une allonge de 100 pieds au hangar à marchandises et la glacière a été allongée de 63 pieds 6 pouces. On a renouvelé sept chapeaux de cheminée dans la remise aux locomotives.

Saint-Fabien.—On a construit 300 pieds de nouveau quai de la gare.

Rimouski.—Allonge de cinquante pieds (50′) au hangar à marchandises.

Subdivision de la Rivière-du-Loup—

Rivière-du-Loup.—Construction d'un dortoir de section et d'un dépôt de sable. Renouvellement de onze chapeaux de cheminée dans la remise des locomotives.

Dessaint.—Allonge de 36 pieds au quai de la gare.

Montmagny.—Allonge de 100 pieds au hangar à marchandises et prolongement de 100 pieds au quai de la gare.

Saint-François.—Allonge de 40 pieds au hangar à marchandises ainsi que prolongement de 40 pieds au quai de la gare.

Chaudière-Junction.—Construction d'une glacière. On a renouvelé douze chapeaux de cheminée dans la remise aux locomotives.

Subdivision de Lévis—

Lévis.—Construction d'une remise à l'enclos aux bestiaux et d'une salle d'entreposage dans le hangar aux marchandises. On a fait des changements nécessaires pour loger les bureaux du district dans l'édifice de la gare.

Subdivision de Chaudière—

Villeroy.—Allonge de 30 pieds au hangar à marchandises ainsi qu'un prolongement de 30 pieds au quai de la gare.
Jonction de Saint-Léonard.—Réfection du quai de la gare.
Drummondville.—Installation de chargement de charbon; capacité, 100 tonnes.
Jonction Sainte-Rosalie.—Construction d'une remise au charbon et à l'huile.

District N° 2.

Subdivision de Moncton—

Moncton.—On a construit une allonge en acier et en béton à l'atelier de réparation des wagons, avec un toit isolant en bois et un système de chauffage distinct, le tout exécuté à l'entreprise. Cette allonge a été construite en allant vers le nord, à partir de l'ancien édifice jusqu'à l'extrémité du moulin à planer, soit une longueur de 404 pieds, et vers l'ouest, en ligne avec le côté ouest de ce même moulin. Ces changements doublent le rendement de cet atelier. On a fait des changements dans l'usine génératrice et on a installé une chaudière Bettington de 400 ch.-v.

Collets.—Construction d'un quai pour les cendres.
Section N° 55.—Construction d'une remise à outils.
Red-Pine.—Construction d'une nouvelle station de pompe.
Bathurst.—Construction d'une nouvelle gare en briques et un quai en béton.
Rivière-Jacquet.—Construction d'un nouvel enclos à bestiaux.
Section N° 66.—Construction d'une remise à outils.
Section N° 67.—Construction d'une remise à outils.
New-Mills.—Construction d'un quai pour la gare.
Charlo.—Réfection du quai de la gare.
Rivière à l'Anguille.—Construction d'un quai pour la gare.

Subdivision de Campbellton—

Campbellton.—Construction d'une glacière; on a aussi allongé le bureau du parc que l'on a aménagé de nouveau pour les pointeurs de wagons.
Causapscal.—Allonge de 25 pieds au hangar à marchandises.

Subdivision de Loggieville—

Nelson.—Construction d'un quai de chargement.

Subdivision de Fredericton—

Fredericton.—On a adjugé l'entreprise pour la construction d'un hangar à marchandises sur des fondations en béton et d'un quai en béton. Le hangar mesure 30 pieds par 304 pieds avec bureaux et salle chauffée. On a construit un quai de chargement et des voies pour le camionnage. On a posé six mille six cent cinq pieds de rails.

District N° 3.

Subdivision de Halifax—

Halifax—Construction d'un hangar sur la jetée n° 6.
Fall-River.—Construction d'une remise à outils et quai de la gare à 120 pieds avec cendrier.
Wellington.—Construction d'une remis à outils.
Dewis.—Allonge de 90 pieds au quai de la gare.
Grahams.—Construction d'une nouvelle gare et prolongement du quai.

Subdivision de Truro—

Truro.—Gare de voyageurs en pierre, laquelle peut loger les bureaux du district et le restaurant; quai en béton; pavage en "tarvia" de l'esplanade qui se trouve en arrière de la gare, à partir de l'extrémité sud de celle-ci en allant vers l'est. Construction d'un nouvel enclos à bestiaux. Nouvelle glacière.
Folleigh.—Construction d'une glacière.
Oxford-Junction.—Nouveau sous-sol sous une partie de la gare et installation d'un système de chauffage à l'eau chaude.
Dorchester.—Prolongement du quai de la gare.
Pont-du-Collège.—Construction d'une nouvelle gare et transport du hangar à marchandises sur un nouvel emplacement.

Subdivision de Saint-Jean—

Moncton.—Construction d'une galerie à la maison de l'administrateur général. Nouveau bureau de paie dans la salle d'attente des conducteurs et restauration de la salle à manger dans la gare.
Creek-Boundary.—Allonge de 22 pieds au hangar à marchandises.
Sussex.—On a adjugé une entreprise pour une nouvelle gare de voyageurs en briques et en pierre et une salle des bagages. Il y a environ 89 pour 100 des travaux exécutés.
Jubilee.—Allonge de 16 pieds au hangar à marchandises.
Saint-Jean.—On a enlevé le mur d'extrémité de la remise aux wagons et on l'a remplacé par des poteaux; le bureau de vente des billets et la salle des journaux ont été restaurés.

Subdivision de la Pointe-du-Chêne—

Shédiac.—Posage d'un drain de 522 pieds de long, de la cave de la gare à l'égout. Ce drainage est fait avec du tuyau vitrifié de 6 pouces.

District N° 4.

Subdivision de Sydney—

Pointe-Tupper.—Construction d'une remise de section pour outils. Construction d'un atelier de charpentiers. Construction d'une remise à sable. Installation de chargement de charbon avec appareil de levage à air comprimé et de quatorze godets. Construction d'une maison à deux logements. Achèvement d'une gare à voyageurs en brique et en pierre avec système de chauffage à l'eau chaude; ainsi que la construction d'un quai en béton et d'une fosse à escarbilles de 100 pieds en béton.
Cleveland.—Construction d'un abri du type réglementaire à la gare.
Mille 10·61.—Construction d'un quai de chargement.
Mille 68·55.—Construction d'un quai de chargement.

Subdivision de Mulgrave—

Hopewell.—Construction d'une remise de section pour outils.
Stellarton.—Construction d'une fosse à bascule dans l'atelier des wagons. Réparations à l'édifice du matériel mécanique.
Merigonish.—Construction d'une remise de section pour outils.
Marshy-Hope.—Construction d'une remise de section pour outils.
Priate-Harbour.—Construction d'une nouvelle fosse à escarbilles en béton, devenue nécessaire à la suite des changements faits au parc.
Mulgrave.—Construction d'une glacière. Six couvertures en tôle pour abriter les machines qui se trouvent au sommet des tours d'élevage du quai de transbordement. Ces couvertures remplacent six abris en bois.

Subdivision de Sydney-nord—

Watson's-Cove.—Construction d'un nouvel abri.
Petit-Bras-d'Or.—Construction d'une nouvelle gare et d'un logement.
Florence.—Construction d'une nouvelle gare et d'un logement.

Subdivision de Stellarton—

Loch-Broom.—Construction d'un nouvel abri.
Westville.—Construction d'une nouvelle remise de section pour outils. Allonge au hangar à marchandises.

Subdivision de Pictou—

Pictou.—Allonge de cinquante pieds à la glacière. Nouvelle fosse à escarbilles, en béton, et d'une longueur de 30 pieds. Réparations à l'édifice du matériel mécanique.

CLÔTURES (NOUVELLES ET RÉPARÉES).

Il a été construit 40·72 milles de clôture en tissu métallique, et 2·17 milles de clôture paraneige, comme suit:—

Subdivision.	Clôture métallique. Milles.	Clôture paraneige. Milles.
District N° 1—		
Rivière-du-Loup	6·59	1·00
Lévis	1·00	0·00
Chaudière	0·30	0·00
District N° 2—		
Campbellton	6·90	0·41
Moncton	3·78	0·10
District N° 3—		
Truro	1·25	0·00
Saint-Jean	4·02	0·47
Windsor	1·75	0·00
District N° 4—		
Sydney	3·00	0·19
Mulgrave	9·00	0·00
Stellarton	3·13	0·00
Totaux	40·72	2·17

POTEAUX-MALLE.

On a installé des poteaux-malle aux endroits suivants, dans la subdivision de Sainte-Flavie, Sainte-Luce, Saint-Anicet, Saint-Simon, Saint-Eloi, Saint-Arsène. Subdivision de Halifax, à Fairview.

PLAQUES TOURNANTES.

On a construit, à Sayabec, les assises, le pivot, et le mur extrême d'une plaque tournante de 80 pieds, et on a terminé le régalage de la rampe d'accès. On a adjugé l'entreprise pour la plaque tournante.

A Pointe-Tupper, on a installé sur des assises en béton une plaque tournante en poutres de tôle d'un seul morceau de 75 pieds, pour remplacer l'ancienne plaque tournante de 55 pieds qui se trouvait à cet endroit.

On a renouvelé le pivot de la plaque tournante à Chaudière-Junction.

AMÉLIORATIONS AUX TÊTES DE LIGNE.

On a indiqué sous diverses rubriques les améliorations exécutées aux têtes de ligne.

Jonction de Sainte-Rosalie—

Pour terminer le remaniement du parc, commencé en 1912, on a construit une voie de jonction dans ce parc.

Halifax—

Au parc de Richmond on a enlevé de l'intérieur d'une courbe de 10 degrés un pic de roche escarpé, afin de réduire à 6 degrés la courbe de la ligne principale. On a fait un remaniement complet du parc à cet endroit. Quatre-vingt-dix pour cent des travaux sont terminés.

Têtes de ligne océaniques de Halifax—

A la suite de la déposition des plans et devis relatifs à l'expropriation de l'emplacement de la tête de ligne, le 13 février 1913, et à l'emplacement de la voie pour la ligne d'accès, le 7 mars 1913, on a préparé, d'après de nouveaux arpentages, les premiers arpentages, les pièces et les descriptions entre les mains des divers propriétaires, des plans détaillés et des descriptions, avec les superficies et les détails complets, de chaque propriété distincte. Au cours de l'exercice on a fait les arpentages, les plans et descriptions de 75 propriété d'une superficie totale d'environ 150 acres. Ces plans, ces mesurages et ces descriptions ont été transmis à la commission d'évaluateurs et aux avocats nommés pour déterminer la valeur et faire l'acquisition des terres dont on avait besoin.

Les bâtiments et les construction qui se trouvaient sur l'emplacement de la tête de ligne et sur l'emplacement de la voie ont été vidés, vendus et enlevés à mesure que les travaux avançaient et il a fallu déblayer le terrain nécessaire pour la construction de la voie ferrée et d'autres ouvrages. Les ventes aux enchères des bâtisses actuellement sur les lieux ont eu lieu, en 1913, les 27 juin, 5 août, 2 octobre, 24 octobre, 4 novembre, et en 1914, le 5 janvier.

On a préparé les plans et devis et demandé des soumissions, pour le 29 mai 1913, des soumissions pour le régalage du chemin de fer des têtes de lignes océaniques de Halifax, y compris la clôture, le déblaiement, l'essartement, l'aplanissement du sol, les ponceaux, les ponts temporaires, les détournements et les modifications des chemins et des rues; pour la construction d'un brise-lames en maçonnerie brute au parc de Point-Pleasant et pour remblayage des quais et des jetées à mur de soutènement du port de Halifax, ainsi que pour le parc à marchandises de la tête de ligne et les modifications à faire à la ligne de l'Intercolonial, au bassin Bedford, à Rockingham et à Fairview.

Tous ces travaux ont été partagés en deux entreprises ou sections. La section n° 1 comprend tout le travail à faire entre Rockingham et la maison de Jubilee. La section n° 2 comprend tous les travaux à faire au sud et à l'est de la maison Jubilee, y compris le brise-lames, le remblayage et les parcs des têtes de ligne au port de Halifax. On a reçu des soumissions distinctes pour chacune de ces deux sections et le 2 juillet 1913, on acceptait les soumissions de la *Cook Construction Company, Ltd.*, et de *Wheaton Bros.* pour les deux sections.

Vers la fin de juillet on a commencé les travaux à Fairview, l'une des extrémités de la ligne, et ceux du port d'Halifax ont été commencés en août; on a établi des chantiers de construction à chacune de ces extrémités.

On a terminé le dressement de l'emplacement de la voie à partir du bassin Bedford jusqu'au chemin de Coburg, et à partir de la rue South jusqu'au port de Halifax. En août, on a fait le drainage des étangs de Stanford à Fairview et on a établi un raccordement temporaire avec la ligne principale du chemin de fer Intercolonial.

Les voies normales temporaires construites par les entrepreneurs ont été prolongées du côté sud jusqu'au delà du chemin de Bayer et l'on est à faire le déblai de la tranchée entre les étangs de Stanford et le chemin de Bayer. A cause de l'inclinaison prononcée des couches, le sautage de la roche schisteuse, composée de lames solides, de cette tranchée a entraîné beaucoup de difficultés et pour cette raison les travaux n'ont pas avancé aussi rapidement que les entrepreneurs l'avaient prévu.

On se sert des matériaux enlevés de cette tranchée pour le remblai, le long de la rive ouest du bassin Bedford, afin de créer l'emplacement destiné au parc à marchandises de tête de ligne, entre Rockingham et Fairview.

Afin d'éviter l'obstruction par le nouveau parc à marchandises de la tête de ligne, on a transporté les lignes de la *Western Union Telegraph Co.*, du côté est au côté ouest du chemin de fer Intercolonial.

On a achevé la construction d'un ponceau en béton sous la voie ferrée à la station 75-40, immédiatement au nord du chemin Mumford.

On a presque terminé le régalage au sud du chemin de Mumford à partir de la station 80:00 jusqu'à la station 96:50 et près du chemin Quinpool, à partir de la station 113:00 jusqu'à la station 118:10.

On continue le déblai de la tranchée de la ligne principale, de l'emplacement de tête de ligne et le remblai dans le port de Halifax, entre le chemin Bower et les usines à gaz de Halifax.

On a également construit, pour la construction du brise-lames, un embranchement temporaire à voie normale, lequel part de la voie principale, près de l'avenue Young et va jusqu'à l'emplacement du brise-lames, près de Fort-Ogilvie, dans le parc Point-Pleasant.

DOCKS—PREMIER GROUPE—TERMINUS OCÉANIQUE DE HALIFAX.

On a préparé les plans détaillés et les devis et l'on a demandé, pour le 2 septembre 1913, des soumissions pour l'entreprise n° 3, construction des docks, premier groupe, des têtes de ligne océaniques à Halifax. Cette entreprise comprend 6,532 pieds linéaires de mur de quai en béton; le creusage du port à une profondeur de 45 pieds à l'eau basse des grandes marées; le régalage et le remplage des étendues de terrain devant être revendiquées au port de Halifax; la construction d'une ligne principale d'égouts intercepteurs et de déversement, ainsi que les piles en béton et en bois et les fondations et les substructions pour des hangars et des bâtiments affectés au transit des voyageurs et des cargaisons. A la première demande pour des soumissions, on en reçut plusieurs, mais comme aucune n'était satisfaisante, toutes ces soumissions furent rejetées. On demanda des soumissions une seconde fois, et le 20 novembre on en recevait encore un grand nombre. Le 27 novembre, on acceptait la soumissions de MM. Foley Bros., Welsch, Stewart et Fauquier, et les entrepreneurs arrivaient à Halifax et y installaient leurs bureaux en janvier 1914.

On aménagea un édifice de campement, des magasins, des ateliers de machines et de forge sur la rue Pleasant, à proximité des chantiers de construction des docks.

A cause de la profondeur de l'eau qu'il fallait atteindre et du genre des travaux à faire pour l'exécution de cette entreprise, il a fallu se pourvoir d'une nouvelle installation considérable et de construction toute spéciale. On a étudié avec soin le type et les détails de l'installation à employer pour ces travaux.

Les principaux entrepreneurs ont adjugé à la *W. J. Poupore Company, Limited,* de Montréal, une sous-entreprise pour le dragage et pour le remplissage des étendues expropriées, à l'aide de matériaux que l'on devra se procurer par le dragage. La drague à vapeur aspirante et à trémie de ces entrepreneur, la *Prince Ito,* a commencé, le 24 mars, à travailler au remplissage de la jetée "A". Des arrangements ont été pris pour que la drague à vapeur à godets *King Edward,* avec les chalands et les remorqueurs qui l'accompagnent, commence à travailler aussitôt que possible après que le port de Bathurst, où elle se trouve actuellement, sera libre de glace.

TRAVAUX TECHNIQUES.

(Terminus océanique de Halifax.)

De Montréal, où il était depuis décembre 1912, le bureau de l'ingénieur surintendant a été transporté, le 18 août, au n° 137, rue Pleasant, Halifax, dans un immeuble situé sur l'emplacement du terminus et dont l'Etat a fait l'acquisition et qu'il a converti en bureau pour l'ingénieur surintendant et son personnel. Un ingénieur de bureau, un ingénieur des travaux de construction pour la construction de la voie ferrée, un ingénieur des travaux de construction des docks et un ingénieur en chef ont été nommés et avec le personnel nécessaire de sous-ingénieurs, de dessinateurs, de préposés aux appareils, etc., on s'est organisé et outillé pour faire le tracé et prendre la direction des travaux.

Pointe-du-Chêne.—A cet endroit on a posé un tuyau de drainage de 1,052 pieds à partir de la fosse de la plaque tournante.

Pirate-Harbour et Mulgrave.—On a agrandi le parc de Pirate-Harbour et on y a posé 3,562 pieds de voies. On a installé, dans une boîte en béton, un compteur pour le mesurage de l'eau fournie aux navires. On a refait l'édifice du matériel mécanique.

Pointe-Tupper.—Au cours de l'exercice on a fait le remaniement complet du parc, ce qui a entraîné beaucoup de déblayage, ainsi que le reposage, sur un nouvel emplacement, de toutes les voies d'évitement. Pour cette dernière phase des travaux il a fallu changer 15,000 pieds d'anciennes voies d'évitement et construire 6,080 pieds de voies d'évitement additionnelles. Ces réfections, et les édifices dont il est question, ont été faits principalement à la suite de l'incendie qui, en 1912, avait rasé presque tous les bâtiments de tête de ligne à Pointe-Tupper, et les changements faits au parc sont devenus nécessaires à cause du changement de location des divers édifices. Quatre-vingt-dix-neuf pour cent des travaux sont terminés.

Sydney.—Réfection de l'édifice du matériel mécanique. Installation d'une chaudière d'occasion dans la remise aux locomotives. Allonge au bureau de vente des billets.

DOMMAGES CAUSÉS PAR LES INONDATIONS.

En avril, la fondation de la voie a été légèrement endommagée à six (6) endroits dans la subdivision de Fredericton à la suite des embâcles sur la rivière Nashwaak.

Les crues du printemps ont causé de légers dommages aux endroits suivants, dans la subdivision de Truro:—

Maccan.—Le barrage qui se trouve au-dessus de la voie s'est brisé et l'eau a emporté la couche de ballast de la section.

Pont de Little-Forks.—La rupture d'une digue a causé le déchaussement d'une pile du pont. On a réparé les dommages par l'empierrement à roches perdues et un encoffrement.

DOMMAGES PAR LE FEU.

Subdivision de la Rivière-du-Loup—

Saint-Paschal.—Deux cents pieds de clôture de voie ferrée incendiée le 1er octobre 1913.

Subdivision de Chaudière—

Saint-Eugène.—Incendie de trois wagons fermés, de 75 traverses et de 309 pieds de clôture de voie, le 22 juin 1913.

Subdivision de Moncton—

Bathurst.—Gare incendiée le 5 avril 1913.
Red-Pine.—Pompe incendiée le 23 juillet 1913.

Subdivision de Campbellton—

Campbellton.—Intérieur d'un bureau et magasin, voisin de la remise aux locomotives, endommagé par le feu le 9 février 1914.

Subdivision de Truro—

Amherst.—Incendie d'une remise à outils de section, le 14 février 1914.

Subdivision de Windsor—

Un quart de mille de clôture de voie ferrée détruite par le feu le 22 août 1913.

Subdivision de Mulgrave—

Mulgrave.—Incendie d'une remise à outils de section, le 26 mai 1913.
Marshy-Hope.—Remise à outils de section incendiée le 23 avril 1913.

Subdivision de Sydney—

Chemin West-Bay.—Pompe détruite par le feu le 23 août 1913.
Cleveland.—Incendie de l'abri de la gare, le 3 octobre 1913.

Subdivision de Stellarton—

Loch-Broom.—Abri de la gare détruit par le feu, le 11 juin 1913.

PRISE DE POSSESSION DE NOUVELLES LIGNES.

Le 21 août, le "détournement de Sydney-Mines", 9·53, était terminé et mis en exploitation comme faisant partie de la subdivision de Sydney-nord. Cette longueur de voie reliait Sydney-Mines, dans la subdivision de Sydney-Nord, à la subdivision de Sydney, à la rivière Georges et les travaux consistaient en prolongements et additions aux voies d'évitement de Sydney-Mines, un accordement aux mines de la *Nova Scotia*

Steel and Coal Company, à Florence, une gare et logement réunis et une voie d'évitement directe à Florence, un raccordement avec la ligne McKay à Petit-Bras-d'Or, une gare et logement réunis et une voie de chargement particulière à Petit-Bras-d'Or, une voie de passage au mille 4·8, une courte voie d'évitement particulière et une gare d'abri à Wilson's-Cove. Tout le long du "détournement" on a posé des rails de 80 livres; tous les ponts et les ponceaux sont d'une construction permanente; la voie est clôturée sur tout le parcours et la fondation en est du type réglementaire.

NOUVELLES LIGNES—EN COURS DE CONSTRUCTION.

On a adjugé une entreprise pour un détournement de la voie, à partir de Nelson, dans la subdivision de Loggieville, jusqu'au pont de Miramichi sud-ouest, dans la subdivision de Moncton. Ce détournement remplacera la voie actuelle de 5·55 milles par une autre de 2·69 milles.

On a adjugé une entreprise pour une ligne d'environ 4·3 milles, à partir du creek Leitches, dans la subdivision de Sydney, jusqu'à Sydney-nord, dans la subdivision de Sydney-Nord.

RÉARPENTAGES.

Vu que l'on ne possédait pas de renseignements exacts sur les caractéristiques de la propriété physique du chemin de fer, on est à faire de nouveaux arpentages en vue de recueillir ces renseignements et le 31 mars 1914, on avait terminé les travaux suivants:—

Réarpentages pour plans de l'emplacement normal de la voie:—

Subdivision de Halifax—

Du mille 0·00 au mille 61·87 . . . . . 61·87 milles.

Plan terminé pour la section précitée.

Du mille 0·00 au mille 40·00 . . . . . 40·00 milles.

Réarpentages pour les profils de voie normale:—

Subdivision de Halifax—

Du mille 0·00 au mille 61·87 . . . . . 61·87 milles.

Subdivision de Truro—

Du mille 0·00 au mille 46·42 . . . . . 46·42 milles

Total . . . . . 108·29 milles.

Profils terminés pour la section précitée.

Subdivision de Halifax—

Du mille 0·00 au mille 61·87 . . . . . 61·87 milles.

On a terminé les plans suivants de parcs de gare du type réglementaire:—

Subdivision de	Chaudière	4 plans.
"	Lévis	1 "
"	la Rivière-du-Loup	4 "
"	Sainte-Flavie	3 "
"	Nicolet	1 "
"	Campbellton	4 "
"	Moncton	12 "
"	Fredericton	4 "
"	Truro	3 "
"	Saint-Jean	1 "
"	Mulgrave	6 "
"	Sydney	6 "
		49 "

PONTS ET PONCEAUX.

Subdivision de Chaudière—

On a remplacé six ponceaux dallés en bois par six ponceaux tubulaires en béton.

A la jonction de Sainte-Rosalie on a prolongé à vingt pieds, dix pieds de ponceau en maçonnerie à ciel ouvert.

Pont de la rivière Bécancour.—On a adjugé l'entreprise pour les nouvelles travées en acier et le pont sera terminé le 1er juillet. Les 4 travées de longerons en tôle, pour le tablier du pont, mesurant 106 pieds 8 pouces, 98 pieds 10½ pouces, 103 pieds 1½ pouce et 100 pieds 11½ pouces.

Subdivision de Lévis—

Quatre ponceaux aux murs en maçonnerie par des ponceaux tubulaires en béton.

Subdivision de la Rivière-du-Loup—

On a remplacé onze ponceaux dallés en bois par des ponceaux tubulaires en béton.

Pont de la rivière du Sud à Montmagny—

Des équipes de chemin de fer ont commencé la réfection des huit piles et des deux culées de ce pont. On a descendu les constructions provisoires et on a démoli la pile n° 9 et l'excavation pour la pile neuve est rendue jusqu'au gravier. On doit adjuger une entreprise pour le reste des travaux.

Subdivision de Sainte-Flavie—

Pont de la Rivière-du-Loup.—Des équipes du chemin de fer ont commencé à faire le prolongement des trois (3) piles et des deux (2) culées du pont pour qu'elles puissent recevoir un pont à voie double. On a terminé les piles n°s 1 et 2 et on continue les travaux aux autres endroits.

Subdivision de Nicolet—

On a construit un nouveau ponceau tubulaire en béton au mille 4·5.

Subdivision de Campbellton—

On a remplacé sept (7) ponceaux ouverts par des ponceaux tubulaires en béton.

Subdivision de Moncton—

Quatre (4) ponts à longerons de bois ont été remplacés par des ponts à poutre métalliques avec de nouveaux tabliers.

Voie d'évitement de Brown.—Construction d'un nouveau ponceau tubulaire en béton.

Subdivision de Fredericton—

Mersereau's-Brook.—A cet endroit on a enlevé l'ancien pont et on y a construit un ponceau voûté en béton sur lequel on a fait un remblayage et exhaussé la voie d'un pied. Les travaux que l'on est à faire à cet endroit seront terminés environ deux ou trois semaines après le dégel du sol.

Keenan's-Brook.—On a enlevé l'ancien pont et on a construit un ponceau voûté en béton, sur lequel on a fait du remblayage et exhaussé la voie de 5 pieds. Les travaux que l'on est à faire à ce croisement seront terminés deux ou trois semaines après le dégel du sol.

Covered-Bridge.—On est à construire une ligne de déviation avec des culées en béton et une travée d'acier pour remplacer la construction en bois actuelle, et soixante-dix pour 100 des travaux sont terminés.

Nelson's-Hollow-Bridge.—A cause du changement que l'on se propose de faire dans l'alignement, il n'y a eu rien de fait ici et cette année, on construira une nouvelle substructure et un pont en acier.

Pont de la rivière Nashwaak.—Ce pont consiste en deux culées et quatre piles devant supporter un tablier de trois travées à longerons armés et de deux travées à poutres. L'entreprise pour la substructure a été adjugée et cinquante pour cent des travaux sont terminés. La substructure sera terminée vers le 1er août et on fera le montage des travées en acier cet été. Les través en acier destinés à ce pont sont des travées que l'on enlève de la ligne principale, là où il n'est pas nécessaire de mettre de nouvelles travées de grande résistance.

Mille 3:20.—On a construit un ponceau dallé de bois pour la *N. B. Pulp and Paper Co., Limited.*

Pont de la rivière Saint-Jean.—Force motrice pour la travée tournante du pont de la rivière Saint-Jean à Fredericton. On a adjugé l'entreprise pour la fourniture de l'engin et ce dernier est rendu sur les lieux. L'installation de cet engin sera terminé vers le 1er août.

Subdivision de Truro—

On a remplacé quatre (4) travées à longerons de bois par des poutres en acier et de nouveaux tabliers.

Subdivision de Halifax—

On a remplacé quatre (4) travées à longerons de bois par des ponceaux tubulaires en béton.

Subdivision de Saint-Jean—

On a remplacé cinq (5) travées à longerons de bois par des ponceaux tubulaires en béton.

Subdivision de Pointe-du-Chêne—

Réfection de cinq (5) ponceaux.

Embranchement de Windsor—

On a employé une (1) nouvelle travée à longerons par des poutres d'acier et un nouveau tablier.

Subdivision de Mulgrave—

West-River, Antigonish.—On a commencé, à l'entreprise, le remplacement de l'estacade en bois conduisant à la travée ci-dessus par une substructure en béton et des poutres métalliques, et 18 pour 100 des travaux sont terminés.

On a remplacé un ponceau à paroi en bois par un ponceau tubulaire en béton.

Subdivision de Sydney—

Grand-Narrows.—Installation d'un appareil de levage d'extrémité sur le pont à travée tournante.

Subdivision de Stellarton—

Pont de la rivière du Français.—Des équipes du chemin de fer ont remplacé deux (2) piles de ce pont par du béton à partir du niveau de l'eau basse en montant. On a

remplacé trois (3) ponceaux dallés de bois par un ponceau en béton et avec rails au-dessus.

Oxford-Subway.—Construction d'une travée à longerons en tôle de vingt pieds, avec tablier de ballast. La substructure destinée à recevoir la travée métallique est terminée et on a adjugé l'entreprise pour l'acier. Les travaux seront terminés vers le milieu de juin.

On a fait des réparations aux points suivants:—

Subdivision de Sydney—

Ruisseau Ottawa, ravin de Walker, creek Leiches, creek Ball, chemin de West-Bay.

Subdivision de Mulgrave—

Concession Yankee, rivière James.

Subdivision de Stellarton—

Ruisseau Orange.

Subdivision de Truro—

Folleigh, rivière Philip, Little-Forks.

Subdivision de Moncton—

Rivière Barnaby, troisième croisement; rivière Barnaby, deuxième croisement; Bartibogue, Nipisiquit, Tête-à-Gauche, Elm-Tree, Belledune.

Subdivision de Campbellton—

Métis, ruisseau du Sauvage, Moffatts.

On a terminé les travaux nécessités par divers changements apportés à trente travées.

On a eu recours au service d'un plongeur pour faire rapport sur l'état, sous l'eau, du débarcadère de la traverse à Mulgrave.

On a fait l'inspection générale de tous les ponts.

SIGNAUX.

On a adjugé à l'entreprise l'installation de signaux de block automatiques aux endroits suivants:—

Subdivision de Halifax—

De Halifax à Windsor-Junction, 14 milles de voie double.

Subdivision de Truro—

De Painsec-Junction à Moncton, 7 milles de voie double.

Subdivision de Saint-Jean—

De Hampton à Saint-Jean, 20 milles de voie double.

On a adjugé l'entreprise pour l'installation d'un système téléphonique pour servir à l'expédition des trains, de Saint-Jean à Halifax. Quatre-vingt-dix pour cent des travaux sont terminés.

SONNERIES D'APPROCHE ÉLECTRIQUES.

On a installé des sonneries d'approche électriques à trente-huit (38) croisements.

BARRIÈRES.

On a installé des barrières au croisement de la rue Wentworth, Windsor, N.-E., subdivision de Windsor.

LIGNE TÉLÉGRAPHIQUE.

On a commencé à faire le raccordement, sur les poteaux de la *Great Northwestern Company,* de Sainte-Rosalie à Moncton.

On a planté des poteaux pour la ligne télégraphique, de Chatham à Nelson.

ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE.

Sainte-Flavie.—Installation d'un système d'éclairage électrique sur le quai de la gare.

Chatham.—On a posé les fils pour l'éclairage électrique du hangar à marchandises.

Moncton.—On a posé les fils pour l'éclairage électrique de l'allonge de l'atelier de réparation des wagons à marchandises. On a réparé le système d'éclairage de la résidence d'Etat, angle des rues Main et Archibald.

Truro.—On a terminé l'installation du système d'éclairage dans la nouvelle gare à voyageurs. On a posé les fils pour les signaux sémaphoriques.

Halifx.—Installation de nouveaux moteurs. Moteurs pour la commande de l'atelier.

Mulgrave.—Déplacement des fils de sémaphore, de téléphone et d'éclairage électrique dans le parc.

Pointe-Tupper.—Posage des fils et installation d'un système d'éclairage dans la nouvelle remise à locomotives. Posage des fils et installation d'un système d'éclairage dans les pièces de la résidence d'Etat.

PROPRIÉTÉS FONCIÈRES.

On a exproprié du terrain pour les travaux suivants: déviation de la ligne à partir de Nelson jusqu'à Derby-Junction; nouveau pont et changement de ligne à Nashwaak; améliorations à Fredericton; voie de chargement à Pugwash; puits de ballast à Blacklands. Au cours de l'exercice on a préparé 97 baux.

ARPENTAGES DE CONSTRUCTION.

De Painsec-Junction à Oxford-Junction.—Le 15 octobre on a mis en campagne une équipe de tracé dans le but de faire un arpentage complet pour l'emplacement de la voie, et la voie elle-même, d'une ligne entre Amherst et Oxford-Junction. Cette même équipe était également chargée de recueillir les renseignements préliminaires pour s'assurer du coût d'une double voie et de la réduction de la déclivité à une rampe maxima de 0·6, dans les deux sens, entre ces deux endroits.

Le 17 novembre on a mis une seconde équipe à l'œuvre, entre Painsec-Junction et Amherst, dans le but de recueillir de semblables renseignements relativement à la ligne, pour une double voie et la réduction projetée de la rampe à 0·6 pour 100. Les travaux préliminaires exécutés entre Painsec-Junction et Oxford-Junction comportaient des observations sur la ligne actuelle, des renseignements sur le coût d'une voie double et de la réinspection en vue de la réduction des pentes. Ces travaux ont été terminés. En

sus de ce qui précède on a fait les projets sur la carte pour les modifications nécessaires à une rampe de 0·6 pour 100, et ce comme suit:—

Révision à Meadow-Brook. Révision de Dorchester à Sackville. Révision à Amherst. Révision de Maccan à Springhill-Junction. On est à préparer des devis complets pour les révisions de rampes et une voie double entre Painsec-Junction et Oxford-Junction.

De Pointe-Tupper à Sydney.—En juin 1913, on a mis une équipe en campagne au Cap-Breton pour faire un arpentage et recueillir les renseignements nécessaires à la réduction, à une rampe maxima de 0·6 pour 100, de la déclivité de la ligne principale, dans les deux directions, entre Pointe-Tupper et Sydney.

On a recueilli tous les renseignements préliminaires relativement au prix de revient de la réduction des rampes à 0·6 pour 100, dans Cap-Breton, entre Tupper et Sydney, et l'on est à préparer les devis.

De Sydney-nord à Leitches-Creek.—En 1913 on a fait divers arpentages et, cette année, on a fait une réinspection définitive, pour la construction d'une ligne à partir de Sydney-nord jusqu'à un raccordement avec la ligne principale actuelle, près du creek Leitches. Ce tracé, d'une longueur de 4·3 milles, a une rampe maxima de 0·6 pour 100 dans les deux directions.

Vers le 1er novembre 1913 une équipe de construction a été mise à l'œuvre pour faire le tracé de la ligne et les travaux préliminaires à sa construction. L'entreprise pour la construction a été adjugée le 12 janvier 1914.

De New-Glasgow à Mulgrave.—On a envoyé une équipe pour travailler de New-Glasgow à Mulgrave. Cet arpentage se poursuit dans le moment. Les travaux en question consistent en une triangulation de la voie et à recueillir des renseignements complets sur toute la ligne pour les archives. Ces renseignements sont également nécessaires pour servir de base à d'autres arpentages pour la réduction des pentes.

De Painsec-Junction à Port-Elgin.—On est actuellement à faire un arpentage d'exploration entre Painsec-Junction et le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard, à Port-Elgin, en vue de déterminer la possibilité de construire une ligne sur ce parcours, avec l'intention d'établir une ligne de raccordement à la fois courte et directe avec les têtes de lignes de transbordement des wagons au cap Tormentine. Cet arpentage n'est pas encore terminé.

PLANS RÉGLEMENTAIRES.

On a préparé trente (30) plans réglementaires pour diverses travées de ponts, ponceaux, etc., et cinquante (50) plans réglementaires pour bâtiments, clôtures, quais, matériels de voie, etc.

C. B. BROWN,
Ingénieur en chef.

31 mars 1914.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Rapport de la division de l'ingénieur en chef.

FONDATION DE LA VOIE.

Subdivision ou embranchement.	Tableau des longueurs.	
	Ligne principale.	Voies de passage et autres voies d'évitem't, etc.
	Milles.	Milles.
Charlottetown	116·1	16·2
Souris	54·7	3·84
Georgetown	24·4	2·87
Cap Traverse	11·8	0·98
Murray Harbour	47·8	2·32
Elmira	9·9	0·93
Montague	6·2	0·27
Vernon	4·3	0·13
	275·2	27·54

RAILS.

On a posé, sur la voie principale et les embranchements, 1·1 mille de rails de 56 livres pour remplacer des rails de 50 livres et des rails usés d'autre pesanteur.

RENOUVELLEMENT DES TRAVERSES.

On a renouvelé 49,978 traverses de voie sur la ligne principale et les embranchements.

On a remplacé 1,326 traverses de voie dans les parcs et sur les voies d'évitement.

On a renouvelé 22 jeux de traverses d'aiguillage.

BALLASTAGE.

On a ballasté en sable 9¾ milles de voie.

On a ballasté en cendre 2¼ milles de voie.

NOUVELLES VOIES.

On a construit les voies nouvelles et les allonges suivantes:—

Bloomfield, prolongement d'une voie d'évitement, 250 pieds.
Portage, prolongement d'une voie d'évitement, 240 pieds.
Conway, prolongement d'une voie d'évitement, 130 pieds.
Ellerslie, prolongement d'une voie d'évitement, 170 pieds.
Port-Hill, prolongement d'une voie d'évitement, 300 pieds.
New-Annan, prolongement d'une voie d'évitement, 270 pieds.
Fredericton, prolongement d'une voie d'évitement, 170 pieds.
Freetown, prolongement d'une voie d'évitement, 240 pieds.
Bradalbane, prolongement d'une voie d'évitement, 170 pieds.
Morell, allonge de 250 pieds à une voie d'évitement et voie de chargement conduisant à la voie d'évitement de passage.
Kirkwood, allonge de 200 pieds à une voie d'évitement et voie de chargement conduisant à la voie d'évitement de passage.
Grandview, allonge de 200 pieds à une voie d'évitement et voie de chargement conduisant à la voie d'évitement de passage.
Village-Green, nouvelle voie d'évitement, 200 pieds.

BÂTIMENTS.

Au cours de l'exercice on a construit des nouveaux édifices, de nouveaux quais, etc., et on a agrandi les édifices actuels comme suit:—

O'Leary.—Construction, à l'entreprise, d'une nouvelle gare à cet endroit.

Bloomfield.—Construction d'un nouveau quai de gare et d'un enclos à bestiaux.

Coleman.—Construction d'un nouveau quai à la gare.

McNeill's-Mills.—Construction d'un nouveau quai à la gare.

Kensington.—Construction d'un nouveau portique au logement de l'agent.

Cap-Traverse.—Nouveau quai de gare.

Sherwood.—On a construit une nouvelle gare d'abri, de 12 x 22 pieds et un quai pour cette gare.

Douglas.—On a construit une nouvelle gare d'abri de 10 x 20 pieds avec les quais nécessaires.

En sus de ce qui précède on a fait, là où c'était nécessaire, des réparations générales aux édifices et aux constructions du chemin de fer.

CLÔTURES.

On a construit 48,100 pieds linéaires de clôture en fil métallique.
On a construit 5,360 pieds linéaires de clôture paraneige permanente.
On a construit 3,400 pieds linéaires de clôture paraneige démontable.
On a également fait les réparations nécessaires aux autres clôtures.

PONTS ET PONCEAUX.

On a fait les réparations nécessaires aux ponts.
On a installé quatorze ponceaux tubulaires en béton.
On a construit sept nouveaux ponceaux dallés de bois.
On a réparé sept ponceaux en maçonnerie.
On a réparé avec du bois, quarante-quatre ponceaux dallés de bois.

DOCKS, QUAIS, ETC.

A Summerside, Georgetown et Souris, les docks et les quais ont subi les réparations nécessaires et à Georgetown on a fait un planchéiage neuf en madriers de 3 pouces.

C. E. BROWN,
Ingénieur en chef.

31 mars 1914.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD,
BUREAU DU COMPTABLE DE LA MÉCANIQUE,
MONCTON, N.-B., 7 juillet 1914.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les renseignements suivants pour le rapport annuel des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour l'exercice clos le 31 mars 1914.

A.—Relevé indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes d'autre matériel roulant sur la ligne du chemin de fer Intercolonial.

B.—Relevé indiquant le nombre de milles parcourus et le charbon, l'huile, la graisse et les chiffons employés par les locomotives du chemin de fer Intercolonial.

C.—Relevé indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de matériel roulant sur la ligne du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

D.—Relevé indiquant le nombre de milles parcourus et le charbon, l'huile, la graisse et les chiffons employés par les locomotives du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

E.—Sommaire des principaux travaux faits pour le chemin de fer Intercolonial dans les ateliers de Moncton, Halifax et Rivière-du-Loup.

F.—Sommaire des principaux travaux faits dans les ateliers de Charlottetown, pour le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

On a acheté le matériel roulant qui suit pour le chemin de fer Intercolonial:—

Au compte du capital.

38 locomotives (9 de garage, 4 à voyageurs, 25 à marchandises).
3 wagons-lits.
2 wagons-restaurants.
5 voitures de colons.
2 voitures de première classe et fourgons à bagages réunis.
715 wagons fermés, à châssis d'acier et d'une capacité de 60,000 livres.
20 fourgons.

Au compte des renouvellements (revenu).

1 locomotive (à marchandises).
2 wagons-poste.
2 voitures de première classe et fourgons à bagages réunis.
1 fourgon à bagages.
8 voitures de première classe.
671 wagons fermés, à châssis d'acier, 229 d'une capacité de 80,000 livres et 442 de 60,000 livres.
100 wagons-plates-formes, à châssis en fer, d'une capacité de 80,000 livres.
100 wagons-bascules convertibles (Hart), d'une capacité de 80,000 livres.

On a construit les wagons suivants aux usines de Moncton, au compte des réfections (revenu):—

20 fourgons à bagages fermés.
26 wagons fermés pour le transport des automobiles, d'une capacité de 60,000 livres.

On a fait l'acquisition de 2 voitures de première classe, 2 wagons-poste, 1 fourgon à bagages, 456 wagons fermés et 100 wagons-plates-formes et on a construit aux ateliers 1 wagon à gratte-neige et 9 fourgons pour remplacer nombre égal de wagons mis au rancart.

Les wagons suivants ont été convertis aux usines de Moncton:—

On a converti le wagon-salon "Dufferin" en wagon officiel, 22 wagons fermés en wagons à bestiaux, 15 wagons fermés en wagons d'arpentage et d'inspection et 100 wagons fermés en wagons-plates-formes.

Il y a en voie de construction aux usines, au compte des réfections, 124 wagons fermés d'une capacité de 60,000 livres et 24 wagons réfrigérants à voyageurs au compte du capital.

Au cours de l'exercice on a déclaré hors de service 41 locomotives, petit modèle; on les a remplacées par 15 locomotives de consolidation, gros modèle, dont 14 ont été achetées au compte des réfections en 1912-13 et l'an dernier, les 41 ayant une puissance de traction de 571,415 livres, à comparer aux 632,000 livres des 15.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. J. WALKER,
Comptable de la division de la mécanique.

M. G. R. Joughins,
Surintendant du matériel roulant,
Chemins de fer de l'Etat, Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER

ETAT indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de

—	Locomotives.	Wagons-lits.	Wagons-salons.	Wagons-restaurants.	Voitures de colons.	A voyageurs, 1re classe.	A voyageurs, 2e classe.	Wagons-poste.	Wagons à bagages.	Wagons à bagages fermés.	Wagon d'instruc. frein à air.	Wagons automobiles à vap.	Wagons à marchandises fermés.	Wagons-réfrigérants.
Disponibles, propres au service et en réparat. le 31 mars 1913.	390	45	9	14	54	147	88	36	68	6	1	1	7748	179
A remplacer le 31 mars 1913	....	..	..	..	..	1	11	..	1	..	..	..	....	....
Total du matériel le 31 mars 1913	390	45	9	14	54	148	99	36	69	6	1	1	7748	179
Achetées au cours de l'exercice au compte du capital	38	3	..	2	5	2	..	..	2	..	..	..	715	....
Acheté au cours de l'exercice au compte des réfections, en sus de celle qui est à remplacer et indiqué plus loin	1	..	..	..	..	8	..	..	..	..	..	..	215	....
Converti, aux ateliers de Moncton d'un wagon salon en un wagon officiel	....	..	..	..	..	....	..	..	..	20	..	..	26	....
Constr. aux ateliers de Moncton, au compte des réfections	....	..	1	..	..	1	..	..	..	..	..	..	....	....
Convertis aux ateliers de Moncton, de wag. fermés en wag. à bestiaux, 13 et de wag. fermés en wag. d'arp. et d'insp., 15.	....	..	..	..	..	....	..	..	..	..	..	..	28	....
A déduire 41 vieilles locomotives, petit modèle, remplacées par 15 locomotives de type moderne, 14 en 1912-13 et 1 cette année, les 15 ayant une puissance de traction de 632,000 liv. à comparer aux 571,415 des 41 petit modèle	41	..	..	..	..	....	..	..	..	..	..	..	....	....
Total du matériel le 31 mars 1914	388	48	8	16	59	159	99	36	71	26	1	1	8676	179
A remplacer le 31 mars 1913, tel que ci-haut indiqué	....	..	..	..	..	1	11	..	1	..	..	..	....	....
Déclarés hors de service et détruits au cours de l'exercice	41	..	..	..	..	1	..	2	..	..	..	..	456	1
Total du mat. décl. hors de serv. et détruit au 31 mars 1914	41	..	..	..	..	2	11	2	1	..	..	..	456	1
A déduire 41 vieilles locomotives, tel qu'indiqué ci-dessus	41	..	..	..	..	....	..	..	..	..	..	..	....	....
Acheté au compte des réfections pour remplacer	....	..	..	..	..	2	..	2	1	..	..	..	456	....
Converti aux ateliers de Moncton pour remplacer	....	..	..	..	..	....	..	..	..	..	..	..	....	....
Reconstruits aux ateliers de Moncton pour remplacer	....	..	..	..	..	....	..	..	..	..	..	..	....	....
A être remplacés le 31 mars 1914	....	..	..	..	..	....	11	..	..	..	..	..	....	1
Plus le matériel en service et en réparation	388	48	8	16	59	159	88	36	71	26	1	1	8676	178
Total du matériel le 31 mars 1914	388	48	8	16	59	159	99	36	71	26	1	1	8676	179

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

INTERCOLONIAL DU CANADA.

matériel roulant, sur la ligne, au 31 mars 1913 et au 31 mars 1914.

Wagons plates-formes.	Wagons à bois à pâte.	Wagons-réservoirs à l'huile.	Wagons à clapets.	Wagons découverts.	Wagons à houille (20 tonnes.)	Wagons-bascules à cadres d'acier (Hart-Otis).	Wagons à bestiaux.	Wag.-bascules convertibles.	Wagons auxiliaires.	Fourgons.	Wag. à approv. de magasins.	Wagons à gaz Pintsch.	Total, wagons.	Chasse-neige ordinaire.	Chasse-neige à ailerons.	Chasse-neige à rotation.	Chasse-neige à double voie.	Chasse-neige doubles.	Flangers.	Total, chasse-neige et flangers.	Grues à vapeur.	Wagons à ballast.	Wagons de forage.	Wagons de creusage.	Treuils à vapeur.	Pelles à vapeur.	Machines portatives pour scier et perforer les rails.	Moutons.	D'arpentage et d'inspection.
3003	49	55	640	5	376	276	163	199	23	110	1	1	13297	50	22	2	2	1	40	117	18	2	1	1	1	3	1	1	..
104	3	....	....	..	....	....	....	1	..	9	..	..	130	1	..	..	..	..	1	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..
3107	52	55	640	5	376	276	163	200	23	119	1	1	13427	51	22	2	2	1	41	119	18	2	1	1	1	3	1	1	..
....	..	....	....	..	....	....	....	....	..	20	..	..	749	..	..	..	..	..	..	....	..	..	..	..	..	..	....	..	..
....	..	....	....	..	....	....	....	100	..	....	..	..	323	..	..	..	..	..	..	....	..	..	..	..	..	..	....	..	..
....	..	....	....	..	....	....	....	....	..	....	..	..	46	..	..	..	..	..	..	....	..	..	..	..	..	..	....	..	..
....	..	....	....	..	....	....	....	....	..	....	..	..	....	..	..	..	..	..	..	....	..	..	..	..	..	..	....	..	..
....	..	....	....	..	....	....	13	....	..	....	..	..	15	..	..	..	..	..	..	....	..	..	..	..	..	..	....	..	15
3107	52	55	640	5	376	276	176	300	23	139	1	1	14530	51	22	2	2	1	41	119	18	2	1	1	1	3	1	1	15
104	3	....	....	..	....	....	....	1	..	9	..	..	130	1	..	..	..	..	1	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..
141	1	....	75	1	67	....	9	....	..	3	..	..	757	..	..	..	..	..	..	....	..	..	..	..	..	..	..	..	..
245	4	....	75	1	67	....	9	1	..	12	..	..	887	1	..	..	..	..	1	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..
....	..	....	....	..	....	....	....	....	..	....	..	..	....	..	..	..	..	..	..	....	..	..	..	..	..	..	....	..	..
100	..	....	....	..	....	....	....	....	..	....	..	..	561	..	..	..	..	..	..	....	..	..	..	..	..	..	....	..	..
100	..	....	....	..	....	....	9	....	..	....	..	..	109	..	..	..	..	..	..	....	..	..	..	..	..	..	....	..	..
....	..	....	....	..	....	....	....	1	..	9	..	..	10	..	..	..	..	..	1	1	..	..	..	..	..	..	....	..	..
45	4	....	75	1	67	....	....	....	..	3	..	..	207	1	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..
3062	48	55	565	4	309	276	176	300	23	136	1	1	14323	50	22	2	2	1	41	118	18	2	1	1	1	3	1	1	15
3107	52	55	640	5	376	276	176	300	23	139	1	1	14530	51	22	2	2	1	41	119	18	2	1	1	1	3	1	1	15

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA.

RELEVÉ du nombre de milles parcourus et de la houille, de l'huile, de la graisse et du chiffon consommés par les locomotives au cours de l'exercice clos le 31 mars 1914.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Consommation.					Consommation moyenne par 100 milles				
		Tonnes de houille.	Chopines d'huile à soupape.	Chopines d'huile à machines.	Livres de chiffons.	Livres de graisse.	Tonnes de houille.	Chopines d'huile à soupape.	Chopines d'huile à machines.	Livres de chiffons.	Livres de graisse.
1913.											
Avril	959,793	65,567	16,819	28,830	1,597	4,929	15,302	1·75	3·00	·17	·51
Mai	920,122	60,447	15,072	27,629	1,427	4,964	14,716	1·64	3·00	·15	·53
Juin	885,673	54,041	15,161	25,126	1,258	4,490	13,668	1·71	2·84	·14	·50
Juillet	942,248	50,540	14,357	27,942	1,896	5,884	12,015	1·52	2·97	·20	·62
Août	915,444	52,461	14,212	26,787	1,937	4,645	12,837	1·55	2·92	·21	·50
Septembre	849,184	49,506	13,823	26,494	1,545	4,966	13,059	1·63	3·12	·18	·58
Octobre	867,250	50,514	12,853	24,731	1,340	5,486	13,047	1·48	2·85	·15	·63
Novembre	885,433	52,497	13,654	25,742	1,493	5,586	13,281	1·54	2·90	·17	·63
Décembre	924,199	59,121	14,365	27,714	1,359	5,190	14,329	1·55	3·00	·15	·56
1914.											
Janvier	867,146	58,098	13,622	28,329	1,524	4,532	15,007	1·58	3·27	·18	·52
Février	735,547	51,746	11,174	23,447	1,328	3,521	15,757	1·52	3·19	·18	·47
Mars	822,166	53,682	12,530	24,219	1,100	4,776	14,626	1·52	2·95	·13	·58
Total	10,574,205	658,220	167,642	316,990	17,804	58,969	13,944	1·58	3·00	·17	·55

J. J. WALKER,
Comptable de la division de la mécanique.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

TABLEAU indiquant le nombre de locomotives et des différentes sortes de voitures, wagons et autre matériel roulant le 31 mars 1913, et le 31 mars 1914.

—	Locomotives.	1re classe.	2e classe.	2e classe et bagage combinés.	Poste et fumoir.	Poste et bagage combinés.	Bagage.	Fourgons.	Wagons à marchandises.	Wagons réfrigérants.	Wagons à bestiaux.	Wagons réservoir à l'huile.	Wagons convertibles Hart-Otis.	Wagons à houille.	Wagons plates-formes.	Total.	Chasse-neige.	Flangers.	Pelle à vapeur.	Total.
Disponibles, en état de service et en réparations, 31 mars 1913	22	19	9	5	4	3	6	3	308	3	28	1	15	12	150	566	10	8	1	19
A remplacer le 31 mars 1913	9	4	4	2	....	1	2	1	5	....	....	....	....	....	4	23	1	....	....	1
Total du matériel, 31 mars 1913	31	23	13	7	4	4	8	4	313	3	28	1	15	12	154	589	11	8	1	20
A remplacer le 31 mars 1913, tel qu'indiqué ci-dessus	9	4	4	2	....	1	2	1	5	....	....	....	....	....	4	23	1	....	....	1
Condamnés dans le cours de l'exercice	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	....	....	....	....
Total, condamnés le 31 mars 1914	9	4	4	2	....	1	2	1	5	....	....	....	....	1	4	24	1	....	....	1
Moins reconstruits au cours de l'exercice	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
A remplacer le 31 mars 1914	9	4	4	2	....	1	2	1	5	....	....	....	....	1	4	24	1	....	....	1
Ajoutez, comme étant de service et en réparation	22	19	9	5	4	3	6	3	308	3	28	1	15	11	150	565	10	8	1	19
Total du matériel, 31 mars 1914	31	23	13	7	4	4	8	4	313	3	28	1	15	12	154	589	11	8	1	20

J. J. WALKER,
Comptable de la division de la mécanique.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

RELEVÉ du nombre de milles parcourus et de la quantité de houille, huile et chiffons consommés par les locomotives durant l'exercice terminé le 31 mars 1914.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Consommation.				Consommation moyenne par 100 milles.			
		Tonnes de houille.	Chopines d'huile à soupape.	Chopines d'huile à machines.	Livres de chiffons.	Livres de houille.	Chopines d'huile à soupape.	Chopines d'huile à machines.	Livres de chiffons.
1913.									
Avril	34,501	889	380	892	635	5,771	1·10	2·58	1·84
Mai	39,417	1,000	392	892	690	5,682	0·99	2·26	1·75
Juin	42,056	1,169	576	1,196	723	6,226	1·30	2·84	1·71
Juillet	46,870	1,223	640	1,438	857	5,844	1·36	3·06	1·82
Août	45,743	1,144	640	1,432	681	5,602	1·39	3·13	1·48
Septembre	41,434	1,224	604	1,404	674	6,617	1·45	3·38	1·62
Octobre	39,384	1,076	532	1,224	726	6,119	1·35	3·10	1·84
Novembre	36,832	1,066	576	1,148	634	6,483	1·56	3·11	1·72
Décembre	37,187	1,047	556	1,236	725	6,306	1·49	3·32	1·94
1914.									
Janvier	39,731	1,169	620	1,400	574	6,590	1·56	3·52	1·44
Février	34,842	1,087	588	1,060	440	6,988	1·68	3·04	1·26
Mars	39,783	1,224	648	1,268	638	6,891	1·62	3·18	1·60
Totaux	477,780	13,318	6,752	14,590	7,997	6,259	1·41	3·04	1·66

J. J. WALKER,

Comptable de la division de la mécanique.

Au cours de l'exercice on a fait les travaux suivants aux ateliers des locomotives, à Moncton :—

Atelier de construction—

42 locomotives ont été en partie reconstruites.
76 locomotives ont subi des réparations générales.
20 locomotives ont subi de fortes réparations.
60 locomotives ont subi de légères réparations.
1 locomotive a subi des réparations spéciales.

Forge—

On a forgé 2,729,025 livres de fer, y compris 1,294,845 livres de boulons.
On a forgé 944,561 livres d'acier.
On a fabriqué 346,245 livres d'écrous.

Atelier des patrons—

On a fabriqué 177 patrons pour la fonte.
On a réparé 100 patrons pour la fonte.
On a modifié 33 patrons pour la fonte.
On a fabriqué 54 patrons pour l'acier.
On a réparé 45 patrons pour l'acier.
On a modifié 17 patrons pour l'acier.
On a fabriqué 73 patrons pour la fonte en laiton.
On a réparé 78 patrons pour la fonte en laiton.
On a modifié 33 patrons pour la fonte en laiton.
On a fabriqué 5 patrons pour la fonte malléable.
On a réparé 12 patrons pour la fonte malléable.
On a modifié 4 patrons pour la fonte malléable.

Fonderie de laiton—

On a produit ce qui suit à cet atelier :—
495,003 livres de coussinets de laiton.
73,065 livres de fonte de laiton.
56700 livres de plomb antimonial.
22,673 livres de métal antifriction.
420 livres de garniture métallique.

Atelier des machines—(Tournage de laiton)—

On a réparé 375 manomètres.
On a réparé 200 marteaux à air.
On a réparé 250 pompes à air.
On a réparé 300 graisseurs.
On a réparé 500 outils à emboutir.
On a fabriqué 50 outils à emboutir.
On a fabriqué 150 cames de freins.
On a fabriqué 350 écrous de cames de freins.
On a fabriqué 200 vis de cames de freins.
On a fabriqué 50 leviers de cloches.
On a réparé 50 vérins à boudin.
On a fabriqué 24 robinets de purge.
On a fabriqué 300 jeux de filières.
On a fabriqué 200 robinets à cylindres.

On a fabriqué 250 cuivres pour locomotives.
On a fabriqué 25 raccords de tuyaux flexibles.
On a fabriqué 100 couvertures pour hampes de drapeaux.
On a fabriqué 100 robinets de tubes indicateurs.
On a réparé 300 vérins hydrauliques.
On a réparé 300 régulateurs à calorifères.
On a réparé 600 injecteurs.
On a fabriqué 50 soupapes d'arrêt pour injecteurs.
On a fabriqué 500 godets à l'huile.
On a réparé 300 régulateurs de pompes.
On a fabriqué 250 alésoirs.
On a fabriqué 50 soupapes d'échappement de boîtes à vapeur.
On a fabriqué 25 noix d'échappement de boîtes à vapeur.
On a fabriqué 75 petits robinets de tenders.
On a réparé 375 manomètres.
On a réparé 12 grands robinets de tenders.
On a fabriqué 100 robinets.
On a fabriqué 50 robinets de jauge.
On a fabriqué 300 coupe-tubes.
On a fabriqué 200 indicateurs d'épreuve des défauts des roues.

Outre ce qui précède, on a examiné et réparé tous les régulateurs de pompes, les cylindres de freins à air comprimé, les soupapes de locomotives et les garnitures des chaudières des locomotives et des tenders qui sont passés par les ateliers, et l'on a fait également beaucoup d'ouvrage pour les ateliers de l'extérieur et le département des wagons.

Atelier des machines—(Mouvement)—

On a fabriqué 3 leviers de renversement.
On a réparé 233 tourillons, poulies et douilles de leviers de renversement.
On a fabriqué une bielle de suspension.
On a réparé 231 bielles de suspension.
On a fabriqué 12 tiges excentriques.
On a réparé 444 tiges excentriques auxquelles on a posé des tourillons.
On a réparé 4 barres d'égalisation.
On a réparé 127 arbres de renversement et on y a ajusté des tourillons et des douilles.
On a fabriqué 14 boîtes d'arbres de renversement.
On a réparé 194 boîtes d'arbres de renversement.
On a examiné 117 tiges de renversement et on y a ajusté des tourillons et des douilles.
On a réparé 88 cliquets d'arrêt de tiges de renversement.
On a fabriqué 35 cliquets d'arrêt de tiges de renversement.
On a réparé et ajusté 119 bielles d'extension de renversement.
On a fabriqué 27 soupapes.
On a façonné 162 soupapes auxquelles on a ajusté des douilles.
On a fabriqué 111 clavettes de tiges de soupapes.
On a ajusté 66 tiges de soupapes aux douilles.
On a façonné 50 têtes de soupapes.
On a fabriqué 73 anneaux de division de soupapes.
On a fait à la machine et ajusté 587 garnitures de soupapes.
On a muni de douilles 69 boîtes de tiroirs régulateurs.
On a réparé 105 tiroirs modérateurs et ajusté 29 têtes de tiroirs.
On a posé des douilles à 95 chapeaux de robinets modérateurs.
On a muni de ressorts à secteur et de tourillons 97 leviers modérateurs.

On a façonné à la machine et ajusté 285 cuivres à gros bouts de moyeux.
On a façonné à la machine et ajusté 39 vieux cuivres à gros bouts de moyeux.
On a façonné à la machine et ajusté 236 cuivres à petits bouts de moyeux.
On a fabriqué et ajusté 191 cales de grandes bielles.
On a fabriqué 150 clavettes à gros bouts de moyeux.
On a fabriqué 609 boulons de bielles latérales.
On a fabriqué 243 écrous de bielles latérales.
On a fabriqué et ajusté 788 douilles de bielles latérales.
On a fabriqué 272 tourillons de joints articulés.
On a fabriqué 316 douilles de joints articulés.
On a redressé 189 coulisseaux auxquels on a ajusté des clavettes.
On a fabriqué 172 tourillons de coulisseaux.
70 tiges de piston ont été façonnées et munies de clavettes.
On a ajusté 146 nouvelles douilles de coffres à vapeur.
On a fabriqué 8 nouvelles douilles de coffres à vapeur.
On a ajusté 13 vieilles douilles de coffres à vapeur.
On a fait le recouvrement de 59 vieilles douilles de coffres à vapeur.
On a fabriqué et posé 361 rondelles de moyeux.
On a façonné à la machine et posé 275 nouveaux cuivres de boîtes de roues motrices.
On a redoublé et posé 417 vieux cuivres de boîtes de roues motrices.
On a fabriqué 32 boîtes de roues motrices.
On a foré et ajusté sur essieux 704 boîtes de roues motrices.
On a façonné à la machine et posé 36 garde-ressorts.
On a fabriqué et posé 93 graisseurs automatiques Elvin.
On a fabriqué 235 guides d'excentriques.
On a percé et ajusté de nouveau 215 guides d'excentriques.
On a fabriqué 172 poulies neuves.
On a ajusté de nouveau 78 poulies.
On a foré et ajusté 26 cuivres de trucks d'arrière.
On a fabriqué une manivelle à excentrique.
On a fabriqué une soupape de démarrage.
On a fabriqué et ajusté 24 clavettes d'excentriques.
On a foré et ajusté 12 cylindres de chasse-neige.
On a fabriqué 4 rondelles de coiffes.
On a foré et ajusté 6 cylindres de grues.
On a façonné à la machine 36 cuivres de grandes bielles.
On a fabriqué deux colliers à gros bouts de moyeux.
On a façonné à la machine 5 cuivres intermédiaires neufs.
On a fabriqué 8 petits coins de serrage.
On a fabriqué et posé 78 plaques de buttées.
On a fabriqué 8 douilles de traverses d'étriers.
On a posé 90 graisseurs automatiques Elvin.
On a façonné à la machine 150 colliers d'excentriques.
On a fabriqué 100 ressorts à leviers de renversement.

Atelier des machines—

On a posé 357 nouveaux bandages de roues motrices.
On a tourné 494 bandages de roues motrices.
On a posé 176 bandages de roues de trucks de locomotives.
On a tourné 272 bandages de roues de trucks de locomotives.
On a posé 365 nouveaux bandages de roues de tenders.
On a posé 543 nouveaux bandages de roues de wagons.
On a tourné 1,549 nouveaux bandages de roues de wagons.
On a tourné 42 bandages de roues de trucks d'arrière.

On a redressé 323 coussinets de roues motrices.
On a doublé 620 moyeux.
On a façonné à la machine 12 cheminées en fonte.
On a raboté de nouveau 300 têtes de pistons.
On a fabriqué 195 têtes de cylindres.
On a tourné 133 vieilles têtes de pistons.
On a fabriqué 81 nouvelles tiges de pistons.
On a fabriqué 22 leviers compensateurs.
On a façonné à la machine 161 têtes de pistons.
On a foré et ajusté 17 cylindres et demi-selles.
On a façonné à la machine 7 centres de roues coulés pour trucks de locomotives.
On a façonné à la machine 23 centres de roues motrices.
On a fabriqué 20 tiges de guidage.
On a fabriqué 963 coins et patins.
On a fabriqué 169 glissières.
On a fabriqué et façonné à la machine 7 châssis de locomotives.
On a façonné à la machine 32 jambes coulées.
On a fabriqué 16 huilières.
On a fabriqué 226 tourillons pour bielles de suspension de roues motrices.
On a fabriqué 16 sabots de coulisses.
On a fabriqué 9 colliers de grandes bielles.
On a coulissé et engreté 695 cuivres de boîtes de roues motrices.
On a coulissé et engrené 695 cuivres de boîtes de roues motrices.
On a fabriqué 4 coulisseaux.
On a fabriqué 200 tourillons W.A.B.
On a fabriqué deux roues de trolley.
On a fabriqué 94 cuivres de boîtes de roues motrices.
On a réparé 122 couvercles de boîtes à vapeur.
On a raboté de nouveau 110 tiges de guidage.
On a fabriqué 12 boîtes de roues motrices.
On a assemblé 7 châssis de trucks de locomotives.
On a fabriqué 3 tuyaux collecteurs de vapeur.
On a fabriqué 8 boudins de chasse-neige.
On a foré 123 roues en acier pour wagons réfrigérants.
On a fabriqué 16 engrenages d'angle pour chasse-neige.
On a fabriqué une poulie coupée.
On a fabriqué 6 presses à crics.
On a fabriqué 25 consoles.
On a fabriqué 52 boîtes à graisse.
On a fabriqué 4 nouveaux tiroirs amovibles de soupapes.
On a fabriqué 7 cloches neuves.
On a fabriqué 7 écrous en acier pour tiges de pistons.
On a fabriqué 72 nouvelles douilles d'appui.
On a tourné 620 paires de bandages de roues de tenders.
On a tourné 4 paires de roues pour grues à houille.
On a fabriqué 30 bielles de suspension.
On a façonné à la machine 9 pièces centrales d'écoulement.
On a posé 20 essieux de trucks de locomotives.
On a posé 11 bandages de wagons d'arrières.
On a raboté de nouveau 72 boîtes à vapeur.
On a fabriqué 100 chevilles de bielles de suspension.
On a fabriqué 26 bielles latérales.
On a fabriqué 176 sabots de dés de compensation à ressort.
On a fabriqué 52 têtes d'échappement.
On a fondu et fabriqué 35 têtes de cylindres.

On a réparé 280 soupapes à détente.
On a réparé 134 sifflets.
On a fabriqué 24 boîtes à vapeur.
On a fabriqué 39 couvercles de boîtes à vapeur.
On a foré et ajusté 42 douilles de cylindres.
On a fabriqué 11 tabliers.
On a fabriqué 23 guides de pivot de bogie.
On a fabriqué 38 boîtes de trucks de locomotives.
On a foré et ajusté 140 roues d'acier.
On a posé 25 essieux de tender.
On a posé 27 essieux de roues motrices.
On a posé un essieu d'arrière.
On a posé 78 essieux de wagons.
On a fabriqué 41 portes et anneaux de boîtes à fumée.
On a fabriqué 30 boutons à manivelle.
On a fabriqué 116 chapes.
On a fabriqué 12 têtes de pistons.
On a fabriqué un encastrement d'essieux de truck de locomotive.
On a fabriqué 10 manivelles à excentrique.
On a fabriqué 14 tiroirs.
On a fabriqué 11 plaques tubulaires.
On a fabriqué 64 bielles de suspension.
On a fabriqué 1 tige de piston.
On a fabriqué 13 portes de foyers.
On a foré et ajusté 178 bandages de trucks de locomotives.
On a fabriqué un repos amovible.
On a fabriqué 4 plaques de fourneau à lunette.
On a ajusté 7 cylindres.
On a réparé 20 pompes Knowles.
On a réparé 4 compresseurs à air.
On a tourné 7,500 essieux neufs et autres.
On a fileté 973,150 boulons.
On a foré 307,000 boulons et on en a façonné au tour 200,000.
On a fileté 84,100 entre.
On a fileté 19,600 boulons tournés.
On a tourné et fileté 16,807 boulons de locomotive.
On a calé à la presse sur essieux 12,682 roues fondues en coquille.
On a calé à la presse hors d'essieux 15,178 roues fondues en coquille.
On a raboté 1,047 coins.
On a tourné et ajusté 446 essieux neufs.
On a calé à la presse sur essieux 444 roues à bandage d'acier.

On a fait des déparations générales au compresseur à air de l'usine à gaz Pintsch. On a également réparé les grues à houille McMiller de la Rivière-du-Loup et de Halifax, et la grue à houille Browning de Campbellton.

On a fait les réparations nécessaires à la grue à houille de Saint-Jean.

On a également fait de légères réparations aux petites grues, aux malaxeurs à béton, aux pelles, etc.

Atelier de forge—

On a fabriqué 438 cœurs.
On a réparé 162 cœurs.
On a réparé 146 cœurs élastiques.
On a fabriqué 498 changements de voies à aiguille.
On a réparé 213 pointes d'aiguilles.

On a fabriqué 250 chevalets de manœuvre.
On a réparé 51 chevalets de manœuvre.
On a réparé 79 wagonnets.
On a fabriqué 10 wagonnets.
On a fabriqué 667 éclisses.
On a fabriqué 158 fontes de talons.
On a fabriqué 34 arrêts de wagons.
On a fabriqué 40 forets à pierre.
On a fabriqué 822 contre-rails.
On a fabriqué 818 coupe-rails.
On a réparé 544 coupe-rails.
On a fabriqué 158 pinces à griffes.
On a réparé 102 pinces à griffes.
On a fabriqué 188 barres de renfort.
On a réparé 16 barres de renfort.
On a fabriqué 396 forets.
On a réparé 130 forets.
On a fabriqué 238 marteaux à clouer.
On a réparé 23 marteaux à clouer.
On a réparé 59 vérins à rails.
On a réparé 53 rochets à rails.
On a fabriqué 3 croisements en losanges.
On a réparé 1 croisement en losange.
On a fabriqué 327 ciseaux.
On a réparé 171 ciseaux.
On a fabriqué 582 plaques d'assises d'aiguille.
On a fabriqué 14 boulons excentriques.
On a réparé 6 boulons excentriques.
On a fabriqué 62 colliers à rivet.
On a fabriqué 12 poulies.
On a fabriqué 130 crochets de barrières.
On a fabriqué 52 dents de pelle.
On a fabriqué 85 crampons.
On a fabriqué 17 tirants de brancard.
On a fabriqué 34 marteaux percuteurs.
On a fabriqué 2 parties de bourrelet de roue.
On a fabriqué 463 liens de rails.
On a fabriqué 40 courbes en fer.
On a fabriqué 12 ancres en béton.
On a fabriqué 125 assises de moutons.
On a réparé 6 wagons-automoteurs.
On a fabriqué 9 courbes à forer.
On a fabriqué 57 tiges à cames.
On a fabriqué 480 tiges de manœuvre.
On a fabriqué 39 chevalets de retenue.
On a réparé 20 chevalets de retenue.
On a fabriqué 8 pics.
On a réparé 194 pics.
On a fabriqué 40 pics à l'état brut.
On a fabriqué 93 pinces à rails.
On a réparé 4 pinces à rails.
On a fabriqué 124 clefs à écrous de rails.
On a réparé 23 clefs à écrous de rails.
On a réparé 23 règles d'écartement.
On a fabriqué 12 règles d'écartement.
On a fabriqué 56 trucks pour le montage des locomotives.

On a réparé 5 haches.
On a fabriqué 3 haches à l'état brut.
On a fabriqué 61 galets de contact et autant d'essieux.
On a fabriqué 20 masses.
On a réparé 2 robinets.
On a réparé 14 crochets de sémaphore Nun.
On a réparé 20 roues de wagonnets.
On a réparé 1 barrière de traverse (rue Principale).
On a fabriqué 53 bielles à deux têtes.
On a fabriqué 46 tirants en fer rond.
On a fabriqué 76 goupilles de pentures.
On a fabriqué 323 bielles de connexion.
On a fabriqué 5 presses à cintrer les rails.
On a réparé 2 presses à cintrer les rails.
On a fabriqué 2 plates-formes de chasse-neige.
On a fabriqué 11 jougs en fer.
On a fabriqué 862 plaques de choc.
On a fabriqué 4 herminettes à l'état brut.
On a réparé 4 wagons-automoteurs.
On a fabriqué et posé 1,575 livres de boulons à vis.
On a coupé 290 rails.
On a fabriqué 12 pinces à rails.

On a fait des réparations générales aux épandeurs de ballast, aux chasse-neige bilatéraux, aux fossoyeurs, aux moutons, aux chasse-neige latéraux, et à toutes les parties accessoires de ces machines.

On a réparé le coupe-rail, et on a également fait de grandes réparations aux machines de l'atelier.

Atelier des tenders—

On a réparé 286 soupapes.
On a réparé 276 tiges de tiroir.
On a enlevé 174 marchepieds.
On a réparé 130 marchepieds.
On a enlevé 74 traverses de devant.
On a enlevé 34 traverses de derrière.
On a fabriqué 139 rideaux latéraux.
On a fabriqué 151 portes de cabine.
On a fabriqué 363 châssis de cabine.
On a fabriqué 85 planches de couverture.
On a fabriqué 240 sièges de cabine.
On a fabriqué 107 dessous de lanterne.
On a réparé 8 dessous de lanterne.
On a réparé 138 cabines.
On a fabriqué 59 cabines.
On a fabriqué 702 coussins.
On a fabriqué 926 manches de marteaux.
On a fabriqué 2,800 manches de masses.
On a fabriqué 14 maillets.
On a fabriqué 82 dessous de lampes de branchement.
On a fabriqué 51 coffres à outils.
On a réparé 77 coffres à outils.
On a fabriqué 36 manches de clefs anglaises.
On a fabriqué 74 planches de lanterne.
On a fabriqué 13 fontes d'arrière.

On a fabriqué 14 fontes de devant.
On a fabriqué 30 fontes de butoir.
On a fabriqué 29 fontes de centre.
On a fabriqué 57 marchepieds d'arrière.
On a fabriqué 5 échelles de meunier.
On a fabriqué 91 filets à fusées.
On a fabriqué 850 doublures de pompes.
On a fabriqué 96 boîtes à sable.
On a fabriqué 73 rideaux d'arrière.
On a fabriqué 40 planches de saillie.
On a fabriqué 2 remises à grue.
On a fabriqué 72 flasques.
On a fabriqué 8 plaques.
On a fabriqué 112 coussins à friction.
On a réparé 14 lanternes de tender.
On a fabriqué 14 armoires.
On a fabriqué 8 boîtes.
On a fabriqué 10 marches.
On a fabriqué 8 tirants de brancard.
On a fabriqué 37 godets à huile.
On a fabriqué 1 poutre de grue.
On a fabriqué 16 chevalets.
On a fabriqué 3 traverses de pivot.
On a réparé 10 bancs.
On a fabriqué 17 bancs.
On a fabriqué 29 boîtes à outils.
On a réparé 74 boîtes à outils.
On a encerclé 66 chaudières.
On a fabriqué 5 trucks.
On a réparé 290 trucks.
On a réparé 14 échelles.
On a fabriqué 14 échelles.
On a réparé 50 brouettes.
On a fabriqué 3 cadres de tender.
On a fabriqué 4 brouettes.
On a réparé 146 cadres de tender.
On a fabriqué 11 cadrants.
On a fabriqué 20 tiges de tiroir.
On a posé 119 planchers de cabine.
On a enlevé 119 planchers de cabine.
On a fabriqué 94 planches de couverture.
On a posé 24 fontes de ressort.
On a fabriqué et posé 115 sièges.
On a fabriqué et posé 90 ressorts en spirale.
On a fabriqué 34 boîtes à métal antifriction.
On a fabriqué 30 lisoirs.
On a posé 100 boîtes à tourillons de tenders.

Atelier de chaudronnerie—

On a posé 38,926 entretoises.
On a posé 40,739 tuyaux réparés.
On a fabriqué 16,300 viroles de cuivre.
On a enlevé 6,034 tuyaux.
On a remplacé 6,634 tuyaux.
On a rapiécé 35,739 tuyaux.

On a fabriqué 2,900 entretoises.
On a mandriné et réparé 14,129 tuyaux.
On a riveté 1,760 roues.
On a coupé 268 plaques.
On a nettoyé 7,121 tuyaux.
On a posé 990 tuyaux neufs.
On a fabriqué 500 dragues.
On a posé 390 boulons à rochet.
On a fabriqué 22 plaques de portes.
On a fabriqué 39 plaques latérales.
On a fabriqué 20 plaques de tuyaux.
On a rapiécé 86 foyers.
On a éprouvé 93 chaudières.
On a réparé 118 cadres de tender.
On a fabriqué 122 cheminées.
On a réparé 85 cendriers.
On a fabriqué 39 cendriers.
On a réparé 52 réservoirs de tender.
On a fabriqué 8 boîtes à fumée.
On a réparé 9 boîtes à fumée.
On a soudé 4 collerettes de trou de visite.
On a enlevé et renouvelé 18 traverses de devant.
On a réparé 8 cabines d'acier.
On a fabriqué 4 longues cheminées.
On a fabriqué 18 sabots de freins.
On a réparé 11 chaudières de chauffage.
On a fabriqué 16 portes à houille.
On a fabriqué 18 couloirs à houille.
On a fabriqué 2 anneaux de portes de boîtes à fumée.
On a fabriqué 43 tuyaux intérieurs de cheminées.
On a réparé 19 tuyaux intérieurs de cheminées.
On a fabriqué 74 seaux à charbon.
On a fabriqué 35 traverses de pivot.
On a ferré 4 chasse-neige.
On a réparé 15 réservoirs à huile.
On a éprouvé 1 chaudière d'aqueduc.
On a réparé 1 chaudière d'aqueduc.
On a réparé 18 traverses de ressort.
On a fabriqué 12 traverses de ressort.
On a réparé 56 traverses de pivot.
On a réparé 84 cadres de tenders.
On a posé 76 traverses de devant.
On a fabriqué 1 cendrier.
On a fabriqué 1 wagon à houille.
On a réparé 19 trucks d'atelier.
On a fabriqué 2 foyers.
On a fabriqué 8 chaudières.
On a fabriqué 5 tirants.
On a réparé 2 drômes.
On a fabriqué 2 réservoirs à eau.
On a fabriqué 4 plaques pour le vapeur *Scotia*.
On a fabriqué 2 collerettes de dôme.
On a fabriqué 300 plaques d'assises d'aiguille.
On a fabriqué 72 coulisses de cendriers.
On a fabriqué 10 cheminées basculantes.
On a fabriqué 1 réservoir à lubrifiant.

On a fabriqué 20 tabliers.
On a fabriqué 150 signaux de branchement.
On a fabriqué 1 grosse console pour pelle à vapeur.
On a fabriqué 20 godets graisseurs.

Atelier des pièces en cuivre et fer-blanc—

On a ajusté 11,237 raccords W.A.B. à des boyaux neufs.
On a ajusté 6,326 raccords à des boyaux à vapeur et à signaux.
On a doublé 18,448 coussinets.
On a doublé à neuf 1,934 coussinets.
On a réparé et peinturé 509 lampes de branchement.
On a réparé et peinturé 145 lanternes de queue.
On a réparé et peinturé 76 lanternes à signaux.
On a fabriqué 38 bidons à eau.
On a réparé et peinturé 24 bidons à eau.
On a réparé 72 réchauds économiques.
82 pompes ont été recouvertes d'enveloppes.
On a fabriqué 20 glacières.
On a fabriqué 16 lanternes de vigie.
On a réparé 42 lanternes de locomotive.
On a réparé 1,700 feuilles de tôle à couverture ondulées.
On a fabriqué 36 bidons à huile.
On a fabriqué 27 lanternes d'atelier.
On a fabriqué 31 tuyaux de prise d'eau de réservoir.
On a réparé 55 tuyaux de prise d'eau de réservoir.
On a fabriqué 117 larmiers.
On a fabriqué 41 crépines.
On a fabriqué 6 tuyaux à vapeur.
On a doublé 9 réservoirs à eau.
On a fabriqué 404 plaques lubrifiantes.
On a fabriqué 27 cheminées.
On a fabriqué 40 protecteurs de niveaux d'eau.
On a fabriqué 10 dessous de tuyaux à poêle.
On a fabriqué 12 tubulures de sûreté.
On a fabriqué 32 feuilles de tuyau à poêle.
On a doublé à neuf 26 wagons réfrigérateurs.
On a fabriqué 3 appareils pour fondre la neige.
On a fabriqué 10 serpentins.
On a posé des tuyaux à vapeur et à air sur 11 chasse-neige et 8 flangers.
On a posé des tuyaux sur un wagon à eau.
On a aménagé un wagon-pension
On a fabriqué 11 glissoirs.
On a fabriqué 12 éviers.
On a fabriqué 5 tuyaux de grue.
On a réparé 90 tuyaux de grue.
On a fabriqué 2 réservoirs à lubrifiant.
On a doublé à neuf 8 réservoirs à eau.
On a fabriqué 50 garnitures métalliques de stores de wagon.
On a fabriqué 7 patrons.
On a fabriqué 8 becs de lance en cuivre.
On a fabriqué 350 godets graisseurs.
On a fabriqué 14 réservoirs à huile.
On a fabriqué et peinturé 15 réservoirs de voitures à voyageurs.
On a fabriqué 24 ventilateurs.
On a fabriqué 72 cornières.

On a fabriqué 4 couvercles en cuivre.
On a fabriqué 4,050 jeux de garniture métallique de tiges de soupapes.
On a fabriqué 3,000 jeux de garniture métallique.
On a fabriqué 100 dessous de poêle.

On a réparé, modifié et renouvelé certains tuyaux en cuivre de pompes à vapeur et de lubrificateurs, certains raccords en cuivre sur boîtes à vapeur, certains dômes et couvercles en cuivre, des roues motrices et autres, et certains tuyaux à air, des freins Westinghouse. On a enlevé et replacé les chemises de tubes et cylindres sur 199 locomotives.

On a muni 138 tenders de tuyaux pouvant être reliés à ceux des trains de la ligne, tuyaux de signaux et tuyaux à vapeur; et on a examiné et réparé au besoin tous les tuyaux à eau.

On a muni 15 wagons du département des travaux de génie de tuyaux de signaux à air et à vapeur, et de tous les objets nécessaires dans un wagon-pension.

On a muni 8 fourgons de queue de tuyaux de signaux à air et à vapeur, de boîtes à houille, de poêles, de grillages protecteurs, de lavabos, et de cabinets d'aissances.

On a fait des réparations aux lavabos, aux robinets, aux cabinets d'aisances, aux lampes, aux cuivres, aux tuyaux, etc., sur 231 voitures à voyageurs, fourgons à bagage et wagons-poste, qui ont été envoyés aux ateliers des voitures à voyageurs pour subir des réparations.

On a fait beaucoup de plombage et changé les tuyaux et l'aménagement du wagon "Dufferin", qui est maintenant une voiture d'administration.

On a fait des réparations aux lavabos, aux robinets, aux cabinets d'aisances, aux lampes, aux cuivres, aux tuyaux, etc., sur 80 wagons-salons, wagons-dortoirs et wagons-restaurants, et deux voitures d'administration.

On a fait des réparations aux lavabos, aux robinets, aux cabinets d'aisances, aux lampes, aux tuyaux, etc., sur 25 fourgons de queue.

On a fait des réparations considérables à l'ascenseur, aux calorifères et à la plomberie du bureau principal à Moncton. On a également fait des réparations aux maisons de la compagnie à Moncton, au bâtiment du nettoyage des wagons, à 14 gares et à la salle de repos à Moncton, au bureau du parcours des wagons, aux nouvelles usines, aux bureaux, aux remises à marchandises, à l'usine à gaz Pintsch, à la gare de Norton, au dépôt de locomotive de Moncton, à la remise à marchandises de Saint-Jean, à la gare de Truro, à la gare de Sackville, à la gare de Springhill-Junction, au restaurant à la gare de Moncton, aux anciens bureaux de la mécanique, à la salle d'attente des mécaniciens au dépôt de locomotives, à la gare de Millerton, au bureau du parc de Moncton, et à la gare de Campbellton.

On a réparé les tuyaux, les poêles et les fournaises de toutes les stations entre Saint-Jean et Halifax, entre Loggieville et Fredericton, sur l'embranchement de Dartmouth, les embranchements de Indiantown et de Dalhousie, et entre Moncton et Campbellton.

Usines électriques—

On a réparé 1,769 cordons de prolongement.
On a fabriqué 319 cordons de prolongement.
On a enlevé 1,333 lampes incandescentes.
On a posé des tuyaux neufs et des fils dans 39 cabines de locomotives.
On a enroulé de nouveau 133 armatures.
On a examiné et réparé 70 lanternes de locomotive.
On a réparé 72 lanternes de vigie.
On a réparé 35 armatures.
On a réparé et enroulé de nouveau 54 bobines de champ.
On a fabriqué 24 porte-lumière de pupître.

On a réparé 5 grues.
On a examiné et réparé 216 démarreurs.
On a posé 45 lumières de guichet.
On a réparé 17 moteurs de wagon.
On a réparé 17 sonneries électriques.
On a réparé 4 forets électriques.
On a installé un moteur d'ajustage de soupapes.
On a nettoyé et huilé 276 moteurs.
On a renouvelé 304 rondelles de moteur.
On a réparé 2 ascenseurs électriques.
On a réparé 47 conjoncteurs.
On a posé 100 nouveaux commutateurs.
On a réparé 2 lampes en cuivre Hewitt.
On a posé les tuyaux et les fils dans 49 bancs.
On a installé 46 grappes de lumières.
On a posé les fils dans 4 chaudières auxiliaires.
On a examiné et réparé 80 moteurs.
On a installé 16 moteurs.
On a éprouvé 151 systèmes d'éclairage sur des locomotives.
On a installé 2 transformateurs.
On a installé un survolteur.

On a examiné et réparé un excitateur.

On a enlevé, réparé, éprouvé et replacé le démarreur de la machine à boulons dans l'atelier de forge.

Tous les tuyaux de la conduite ont été modifiés, réparés et peinturés lorsque la chose était nécessaire. Il nous a fallu faire ces modifications à la vieille ligne parce qu'on a agrandi l'atelier de réparations des wagons à marchandises.

Nous avons examiné et réparé l'installation des fils électriques dans l'atelier de construction des wagons et prolongé certains fils.

Nous avons posé de nouvelles traverses à tous les poteaux dans le parc de Moncton et à un certain nombre de ceux qui se trouvent entre les ateliers.

On a renouvelé les commutateurs dans toutes les armoires aux nouveaux ateliers. On a examiné les ampoules, les griffres et les supports sur toutes les lumières extérieures, et on a renouvelé les ampoules et peinturé les supports.

On a posé des fils dans la salle des compteurs à gaz. Cette ligne part de l'atelier de forge. On a installé trois lumières pendantes stationnaires et un cordon de prolongement.

On a peinturé tous les fils exposés dans l'atelier, et on a réparé les tableaux à commutateurs.

On a réparé les vieux fils dans le dépôt de locomotive à Moncton.

On a examiné et réparé l'appareil pour enlever la poussière au bureau général.

On a installé un service de cloches électriques entre le bureau du surintendant du matériel roulant et le chef du bureau de la construction des wagons, on a remplacé les lumières électriques et on a changé les supports. On a examiné et réparé les cloches électriques dans les bureaux de la mécanique.

On a examiné et réparé la machine à imprimer en bleu dans le bureau des dessinateurs deux fois au cours de l'année.

On a posé des fils pour les manomètres et les indicateurs d'une chaudière Bettington.

On a posé des traverses, et construit huit lignes électriques dans le nouvel atelier de wagons à marchandises. Nous avons installé tous les appareils de suspension avec cordons de prolongement et nous avons complété toutes les installations.

Nous avons posé de nouvelles lumières dans le bureau du pointeur et nous avons examiné et réparé le vieux système d'éclairage.

On a examiné et réparé le système d'éclairage dans le wagon de l'administration n° 28.

On a réparé et ajusté le régulateur du wagon " Stadacona ".

On a installé une chaudière Bettington avec tous les tuyaux et moteurs complets dans l'usine génératrice de Moncton.

Travaux spéciaux—

On a posé des tuyaux à l'eau, à air et pour les fils électriques dans l'aile que l'on a ajouté à l'atelier de réparation des wagons à marchandises.

On a complété l'installation des fils dans l'aile que l'on a ajoutée à l'atelier de réparation des wagons à marchandises, y compris tous les cordons de prolongement, les commutateurs, les lampes, etc., et on a également construit une ligne de tuyaux à vapeur jusqu'à cet atelier.

On a fait des réparations générales à la presse à forger de cet atelier. On a également examiné et fait les réparations nécessaires au marteau-pilon à vapeur et aux autres machines de cet atelier.

On a examiné la grue n° 15 et on a renouvelé certaines de ses parties.

Nous avons examiné et réparé toutes les machines de l'atelier des machines. Nous les tenons en bon état.

Nous avons réparé et éprouvé le réservoir de l'usine à gaz pintsch.

Nous avons éprouvé les chaudières de l'usine génératrice et nous avons renouvelé un certain nombre de tuyaux.

Nous avons examiné et réparé les machines des ateliers de construction de voitures à voyageurs et de wagons à marchandises, et nous les tenons en bon état.

On a examiné et réparé les calorifères des magasins et des bureaux. On a également examiné les tuyaux et on en a remplacé certains au besoin.

Les moteurs à essence et les compresseurs à air dans la salle des machines ont été examinés et réparés.

On a éprouvé le tuyau à air de l'usine génératrice et on a réparé les raccords défectueux. On a également renouvelé les soupapes le long du tuyau à air lorsque la chose était nécessaire.

On a réparé et vendu trois chaudières de vieilles locomotives.

On a construit trois râteliers aux ateliers qui serviront à recevoir les boîtes à tourillon.

On a réparé, éprouvé et replacé les grands réservoirs à eau de la Rivière-du-Loup.

On a enlevé un vieux réservoir sur un wagon automoteur et dorénavant on s'en servira pour faire les épreuves d'eau.

On a réparé trois vieilles chaudières qui serviront dorénavant aux fins de chauffage au pont de la rivière du Sud.

On a reconstruit un ascenseur à air à Stellarton.

On a réparé les réservoirs à gaz à l'usine génératrice.

On a réparé un appareil de chauffage à tuyau d'alimentation à Saint-Jean.

On a réparé et éprouvé la chaudière de l'atelier de planage.

On a peinturé les chaudières dans la chambre des chaudières.

On a également peinturé la chambre des chaudières et on a fait des changements aux tuyaux à vapeur dans le magasin.

On a réparé les tuyaux à vapeur et le système de chauffage dans tous les ateliers.

On a fait des réparations générales au monte-charge à air.

On a fait des réparations générales au compresseur à air au dépôt de locomotives de Moncton.

On a examiné les parties des appareils pour la conduite du feu, et on a renouvelé les parties usées.

On a réparé l'hydraulagraphe dans l'atelier des machines.

On a enlevé et emmagasiné les becs à gaz et les raccords des chaudières de l'atelier de forge et de l'usine à gaz pintsch, et on a muni les chaudières d'appareils leur permettant de chauffer au charbon.

On a construit une allonge de 400 pieds à l'atelier de réparation des wagons à marchandises de Moncton.

On a installé les machines suivantes dans les ateliers de Moncton: 5 marteaux pneumatiques, 10 forets à air comprimé, et un tour de $\frac{1}{16}$ de pouce.

On a fait les travaux suivants au cours de l'année dans les ateliers à wagons de Moncton:—

On a construit 9 fourgons de queue et 1 *flanger.*
On a reconstruit 26 wagons fermés pour le transport des automobiles.
On a construit 20 fourgons à bagages.
On a converti 22 wagons fermés en wagons à bestiaux.
On a converti 15 wagons fermés en voitures d'arpentage et d'inspection.
On a converti le wagon-salon " Dufferin " en voiture d'administration.
On a réparé 14,580 wagons à marchandises et 545 voitures à passagers aux ateliers de Moncton.
On a muni 950 wagons à marchandises et 134 voitures à voyageurs d'appareils de sûreté américains conformément aux ordonnances de la Commission du commerce entre Etats.
On a enlevé 596 triples-valves F-36 sur des wagons à marchandises et on les a remplacées par des K-1.
On a muni 144 voitures à voyageurs d'extincteurs chimiques.

On a terminé l'installation des coffres à outils d'urgence dans les wagons de voyageurs.

On a commencé les travaux spéciaux suivants:—

L'installation du réfrigérateur syphon Bohn dans six wagons-restaurants.

On a changé les cuvettes basculantes dans quatre wagons-dortoirs en une suite continue de lavabos de nickeline.

On a changé les lavabos en marbre et les cabinets d'aisance à sec dans cinq wagons-salons en lavabos de nickeline et en cabinet d'aisance à chasse d'eau Duner.

On a changé les lampes d'applique droites dans les wagons-restaurants en lampes d'applique tournées en bas.

On a fait des réparations générales au matériel roulant énuméré dans la liste qui suit:—

879	wagons à marchandises.	31	fourgons de queue.
1	wagon à outils.	17	*flangers.*
43	chasse-neige.	3	wagons-auxiliaires.
7	fourgons à bagages.	10	wagons de première classe.
3	voitures de colons.	5	wagons-dortoirs.
5	wagons-poste.	9	wagons de deuxième classe.
1	wagon-restaurant.	1	wagon d'administration.

On a fait des réparations ordinaires aux wagons suivants:—

864	wagons à marchandises.	24	fourgons de queue.
2	wagons-pension.	1	wagon à matériel.
7	wagons-restaurants.	21	wagons-dortoirs.
10	wagons-salons.	80	wagons de première classe.
14	wagons de deuxième classe.	30	voitures de colons.
20	fourgons à bagages.	11	wagons-poste.
1	wagon d'administration.	1	wagon-combinaison.

On a fait de légères réparations aux wagons suivants.

25 wagons-dortoirs.
48 voitures de colons.
22 fourgons à bagages.
14 wagons-poste.
2 wagons-salons.
60 fourgons à queue.
12,651 wagons à marchandises.
122 wagons de première classe.
55 wagons de deuxième classe.
5 wagons-restaurants.
16 wagons d'administration.
3 wagons pour le service des ponts.
1 wagon-auxiliaire.

On a nettoyé, peinturé, marqué de lettres, et verni les wagons suivants:—

14 wagons-dortoirs.
5 wagons-restaurants.
6 wagons-salons.
8 wagons de première classe.
4 wagons de deuxième classe.
1 voiture de colons.

On a nettoyé, patronné, et vernis les wagons suivants:—

12 wagons-dortoirs.
3 wagons-salons.
22 wagons de deuxième classe.
15 wagons-poste.
3 wagons d'administration.
2 wagons-restaurants.
78 wagons de première classe.
30 voitures de colons.
26 fourgons à bagages.
1 wagon-auxiliaire.

On a nettoyé, patronné, et verni les wagons suivants:—

32 fourgons de queue.
7 chasse-neige.
18 wagons-pension.
357 wagons fermés.
4 wagons à cendre.
15 wagons d'acier à bascule Hart-Otis.
3 wagons-réservoirs.
14 réfrigérants.
4 flangers.
1 pelle à vapeur.
181 wagons plate-forme.
12 wagons convertibles Hart.
14 wagons à bestiaux.
2 fourgons à bagages.

3,739 wagons à marchandises ont été de nouveau marqués de lettres et retouchés.
167 locomotives et tenders ont été peinturés, marqués de lettres et vernis.

On a peinturé et marqué de lettres un certain nombre de trucks à marchandises, de châssis, de portes, de coffre-forts, de pupitres, de chaises, d'échelles, d'escabelles, de coffres à outils, de brouettes, d'écriteaux, de passerelles, de cheminées, et plusieurs autres petits articles.

Ebénisterie—

Les objets suivants ont été fabriqués:—

3 lices d'appui et barrières.
13 planchettes à coulisse.
1 civière d'urgence.
4 boîtes de pointeur.
11 coffres à outils.
2 planches à viande.
28 écriteaux.
147 châssis de voiture.
8 châssis de pupitres.
2 lits de wagons-dortoirs.
1 glissoire à bagages.
1 châssis de fantaisie.
17 caisses à emballage.
11 grands établis.
40 panneaux sculptés.
21 tabourets.
9 portes de bureau.
1 grande caisse pour le bureau du contrôleur.
3 portes de cabinets.
3 cloisons dans le wagon-poste.
4 grandes garde-robes.

3 boîtes à batteries.
75 cadres de tableaux et de miroirs.
12 boîtes de raccordement de branchement.
18 candélabres.
13 compartiments, fonds et dossiers de siège.
4 coffres à outils.
25 échelles de meunier.
4 casiers à lettres.
18 pupitres de bureau, à dessus plats.
2 pupitres de bureau, à rideaux.
22 tables.
60 portes de voiture.
2 portes moustiquaires et cadres pour wagons de l'administration.
1 pupitre à presse.
2 cabinets.
57 châssis.
129 manches de marteaux et de brosses.
2 portes de wagons.
7 petits casiers à tiroirs.
24 rayons.
9 grandes serre-liasses.
15 cabinets d'aisance à sec.
2 armoires pour wagon d'administration.
1 grande table à rabattement.
2 tableaux.
4 grandes cloisons vitrées pour bureau, 200 carreaux.
7 tiroirs de pupitre.
78 boîtes à ballast.
14 devantures de bassin pour voitures.
8 cloisons pour le bureau chef.
7 grandes tables à dessin.
7 grandes caisses pour les voûtes du bureau chef.
13 paravents.
27 stores de fenêtres.
17 panneaux d'arrière.
32 rayons de devant.
6 cadres de portes de bureau.
2 truelles à plâtre.
1 fenêtre à coulisse.
1 mât.
2 moustiquaires.
2 boîtes à déchets.

49 avis concernant les règlements sur le service de la vapeur, encadrés.

On a fabriqué un certain nombre de petits objets en plus de ceux que l'on a précités, tels que des boîtes pour les clefs des chronomètres des gardiens, des rouleaux à essuie-mains, des planchettes pour almanachs de bureau, des tableaux à bulletin, des fonds de chaises de bureau, des tiroirs, des cabarets, des boîtes à couteaux, des fonds d'encrier, et divers autres petits objets.

On a réparé les objets suivants:—

60 chaises.
75 portes de voiture.
22 tables ordinaires.
61 cadres de châssis.
10 pupitres.
4 casiers à tiroirs.
1 garde-robe.
4 panneaux d'arrière.
4 casiers à en-têtes de lettres.
6 cadres de réclame.
1 échelle mobile pour le bureau chef.
4 bouts de siège.
4 tables à rabattement.
2 réservoirs pour l'impression des papiers bleus.
19 portes de bureau.
4 casiers serre-liasses.
10 rayons de devant.
10 portes à glissières.
1 râtelier à papier bleu.
1 roue de wagon à boyaux.
1 petit chiffonnier.

On a également réparé des garde-robes, des tabourets de bureau, des ressorts de portes, la maison du gérant général, la maison du surintendant du mouvement, la maison du surintendant général, le restaurant de la gare de Moncton et la nouvelle aile du bureau chef.

Atelier de réparation de wagons à marchandises—(En plus des réparations ordinaires.)

On a posé 589 nouvelles toitures sur des wagons à marchandises.

On a muni 189 wagons de leviers Acme.
On a construit 42 trucks de wagons à marchandises.
On a renforcé 1 truck Sterlingworth.
On a muni un chasse-neige de freins à air comprimé Westinghouse.
On a muni 3 chasse-neige d'accouplements M.C.B.
On a doublé 6 wagons fermés pour le transport des pommes de terre.

On a fait les travaux suivants dans l'atelier de capitonnage:—

Les voitures suivantes ont subi de fortes réparations telles que renouvellement du capitonnage, des tapis, des matelas, des stores et un nettoyage général:—

7 wagons-restaurants.	8 wagons-dortoirs.
13 voitures de colons.	2 wagons-salons.
1 voiture d'administration.	10 wagons de première classe.

On a fait des réparations moyennes aux sièges et aux dossiers de sièges, on a lavé les planchers et l'intérieur des wagons, on a nettoyé des matelas, des sièges, des dossiers de sièges et des tapis avec l'appareil pour l'enlèvement de la poussière, et on a renouvelé des parties de sièges, des dossiers de sièges et des stores dans les wagons suivants:—

2 wagons-dortoirs.	1 wagon-restaurant.
4 wagons-salons.	1 wagon d'administration.

On a fait de légères réparations aux sièges et aux dossiers de sièges, aux matelas, aux tapis et aux fauteuils d'osier des wagons suivants:—

51 wagons de première classe.	20 voitures de colons.
1 wagon-restaurant.	1 wagon-salon.
9 wagons-dortoirs.	2 wagons d'administration.

On a fabriqué 225 matelas et oreillers.
On a fabriqué 192 coussins de fourgons et dossiers de sièges.
On a fabriqué 120 sacs de manche à eau.
On a fabriqué 800 sièges et dossiers de sièges de cabines de locomotives.
On a fabriqué 1,037 rideaux de cabines de locomotives.

On a également fait des réparations aux chaises de bureau, on a recouvert les pupitres de morrocoline, et les tuyaux à vapeur en cuivre d'asbestes, on a réparé les rideaux à poussière des vestibules, on a recouvert de peluche les poignées de châssis, les marchepieds et les petites échelles, on a fait le capitonnage des tabourets de bureau, on a recouvert des chaises de cuir et de peluche, on a réparé les portières et les matelas des wagons-dortoirs, et on a fait plusieurs autres menus travaux.

On a fabriqué les objets suivants dans l'atelier de charpente et de menuiserie:—

511 sabots de freins.	1,116 tampons d'arrêt.
1,300 bois de traction.	390 côtés de trucks.
355 traverses de pivot.	338 traverses de ressort.
73 chasse-pierres.	

4,008,044 pieds de bois ont été manufacturés.

On a complété et livré 1882 commandes aux magasins.

Ateliers de la Rivière-du-Loup—

Les travaux courants qui suivent ont été exécutés durant l'année:—

42 locomotives ont subi des réparations générales, 1 a subi de grosses réparations, 12 de légères réparations et 32 des réparations spéciales.

On a posé 1,873 tubes neufs et on en a rapiécé 9,128.
On a rapiécé 46 foyers.
On a éprouvé 108 chaudières.
On a fabriqué 143 paires de bandages de roues motrices.
On a fabriqué 49 paires de bandages de roues de trucks de locomotives.
On a fabriqué 172 paires de bandages de roues de trucks de tenders.
On a posé 4 roues d'arrière neuves.
On a posé un truck de locomotive neuf.
On a fabriqué une cabine de locomotive.
On a fabriqué 26 chasse-pierres.
On a fabriqué 1 cadre de tender.
On a forgé 18,679 boulons.
On a fileté 91,052 bonbons.
On a fileté 13,302 écrous.
On a peint 46 locomotives et tenders.
On a fondu 51,784 livres d'acier.
On a fabriqué 3,040 jeux de garnitures métalliques de tiges de pistons.
On a fabriqué 5,767 jeux de garnitures métalliques de tiges de soupages.
On a forgé 49,258 livres de fer.
On a réparé 455 ressorts moteurs.
On a réparé 95 ressorts de trucks de locomotives.
On a réparé 97 ressorts de trucks de tenders.
On a fabriqué 16 ressorts de trucks de locomotives.
On a fabriqué 29 ressorts moteurs.

Un grand nombre de wagons ont subi de légères réparations au cours de l'année et l'on a fait beaucoup de travaux pour d'autres services du chemin de fer.

Ateliers d'Halifax—

Les travaux courants qui suivent ont été exécutés durant l'année.

6 locomotives ont subi de légères réparations.
40 locomotives ont subi des réparations spéciales.
On a posé 40 tubes de chaudières neufs.
On a rapiécé 3 foyers.
On a éprouvé 18 chaudières.
On a fabriqué 5 bandages de roues motrices.
On a fabriqué 4 bandages de roues de trucks de locomotives.
On a fabriqué 8 bandages de roues de trucks de tenders.
On a posé 2 grandes bielles neuves.
On a posé 2 nouvelles bielles latérales.
On a fabriqué 5 chasse-pierres.
On a forgé 10,880 boulons.
On a fileté 13,650 boulons.
On a fileté 1,340 écrous.
On a peinturé 11 locomotives et tenders.
On a fabriqué 100 jeux de garnitures métalliques de tiges de pistons.
On a fabriqué 40 jeux de garnitures métalliques de tiges de soupapes.

On a installé les nouvelles machines suivantes:—

1 tour à roues de wagons de 42 pouces avec moteur et appareil élévatoire.
1 foret à roues de wagons de 42 pouces avec moteur et appareil élévatoire.
1 double tour à essieux avec moteur et appareil élévatoire.
1 presse à caler les roues de 48 pouces, avec moteur, appareil élévatoire, voie, trucks, grues, etc.
1 affûteuse à outils.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Voici un résumé des principaux ouvrages faits aux ateliers du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard à Charlottetown:—

Atelier des locomotives—

Treize locomotives ont subi des réparations générales.

On a posé de nouveaux cuivres de bielles latérales et de grandes bielles à 11 locomotives.

On a examiné soigneusement tout l'engrenage des roues de commande, les boulons d'entretoise des chaudières, et on a posé 516 boulons neufs.

Soixante locomotives ont subi des réparations spéciales.

On a posé des pistons neufs à huit locomotives et des tiges de piston à douze.

On a reconstruit en grande partie six réservoirs et six cadres de tenders.

On a rapiécé trois foyers.

On a fabriqué six têtes de piston et on en a doublé d'étain et plané douze. On a ressoudé trois cadres de locomotives.

On a fourni les pièces neuves suivantes:—

Vingt boîtes à roues de trucks, douze boîtes à roues motrices, six sifflets, treize déclics de chaudières, vingt soupapes à détente, vingt-quatre tiges de soupapes, vingt soupapes à glissoires, trois cent soixante-quinze jeux de garnitures métalliques, vingt robinets de cylindre, quatre robinets de détente, quarante poinçons, six cheminées, cent vingt-cinq brides de trucks, six traverses de pivôt, quarante tiges de tiroirs en laiton, dix étriers de soupape, quatre leviers de sonnerie, vingt soupapes d'arrêt, huit boutons de manivelle, vingt tiges d'injecteurs, six tuyaux à vapeur, six soupapes de régulateur, trente ressorts de locomotives, et un essieu moteur.

On a mis une machine élévatoire en état de servir et on a réparé trente injecteurs.

On a foré et ajusté soixante-quinze godets graisseurs, vingt boîtes à graisse, vingt godets huileurs de tiges de piston, douze boîtes à chiffon, vingt-quatre glissières, vingt-six cylindres pneumatiques, soixante leviers de freins, vingt-cinq machoires de freins, quatre cent cinquante tourillons de freins, et deux ceut cinquante boulons de freins.

On a fabriqué trente-quatre jeux de roues motrices, trente jeux de roues de trucks, cent vingt jeux de roues d'acier et 90 essieux neufs. On a pressé sur les essieux cent dix jeux de roues. On a soudé et mis dans les chaudières cinq cent vingt-six tubes neufs. On a forgé 70,000 livres de fer et 4,151 livres d'acier; on a fileté cent soixante livres d'écrous et l'on a fait beaucoup de réparations courantes dont l'énumération serait trop longue.

Atelier des wagons—

On a construit cinq wagons fermés, cinq wagons plats, un wagon à bétail, un chasse-neige et quatre pavillons de locomotives et l'on a porté le coût au compte des renouvellements.

De grosses réparations ont été faites aux wagons suivants:—

Vingt-sept wagons de première classe, quatorze wagons de deuxième classe, dix wagons-poste et fourgons à bagages, cent cinquante et un wagons fermés, trent-cinq wagons plats, cinq chasse-neige, quatre *flangers* et un fourgon.

On a fait de légères réparations aux wagons suivants:—

Quatorze wagons de première classe, dix-sept wagons de deuxième clase, treize wagons-poste et fourgons à bagages, trente-huit wagons fermés, soixante-treize wagons plats, un chasse neige et quatre *flangers*.

On a reboisé neuf wagons.

On a fabriqué quatre-vingt-seize godets huileurs, vingt-huit tiges de frein, vingt-trois sabots de freins, vingt-quatre châssis, vingt-huit portes, vingt-six cadres de trucks, trente-huit traverses de pivôt, dix butoirs, cinq cent vingt freins de frottement, vingt-sept jeux d'encastrement d'essieux et cinq cent quarante pièces de fonte. On a posé 148 roues de wagons, quarante huit toitures et trente-quatre planchers neufs.

Fonderie de laiton—

Production, 16,890 livres de fonte de laiton.

Atelier de cuivre—

On a réparé quatrante lanternes de locomotives,, trente-cinq tuyaux de purge, dix tuyaux de cuivre, six tuyaux d'alimentation, quatre tuyaux à huile, quatre tuyaux injecteurs, vingt-neuf lanternes d'employés de train, quinze lampes, de station, douze lampes de wagons à voyageurs, trois lampes de sémaphore, deux lanternes de conducteurs, quatre tuyaux de réservoirs, une pompe, quatre paniers de wagons, cent quatre-vingt-dix bidons à huile et quarante-cinq bidons à eau.

On a fabriqué quatre-vingt-dix entonnoirs de trucks de locomotive, vingt-six couvre-joints en fil métallique pour coffre à vapeur, dix-neuf protecteurs de verre à eau, trois tuyaux d'alimentation, quatre tuyaux à sable, deux tuyaux à l'huile, deux cheminées, et deux réservoirs en zinc pour l'atelier.

On a doublé en plomb quarante coussinets de wagons, et en zinc sept glacières.

On a recouvert de métal antifriction, vingt boîtes de roues motrices, quarante boîtes de trucks, et quatre cuivres de trucks.

On a étamé douze têtes de pistons et onze jeux de cuivres de bielles.

On a amolli et examiné les tuyaux de cuivre de quinze locomotives.

On a réparé le couchis de dix-huit chaudières et posé le tuyautage de l'injecteur au cendrier dans vingt-deux locomotives.

Atelier de peinture—

On a peinturé et verni onze locomotives.

On a nettoyé quinze wagons de première classe, onze ont été vernis. On a peinturé trois wagons-poste et fourgons à bagages, on en a nettoyé huit et verni huit; on a peinturé deux wagons de deuxième classe, on en a nettoyé sept et verni sept. On a peinturé 135 toitures de wagons fermés; on a également peinturé 45 wagons fermés. On a peinturé trente-cinq wagons plats, huit chasse-neige, quatre *flangers*, 23 wagonnets, un wagon réfrigérateur, un réservoir à l'huile, 25 bidons à l'eau, dix-sept quais de chargement, 60 niveaux de voie, 13 contre-chassis et 8 mâts. On a verni 8 contre-chassis, trois pupitres, une table, et quatre casiers à billets. On a teint et verni 29 canapés, quatre tables, 14 sièges, 4 casiers à lettres, quatre casiers à billets et 4 pupitres. On a aussi peinturé deux gares, deux bureaux et le toît de la gare de Charlottetown.

Service de la voie et du trafic:—

On a fabriqué trente quais de chargement, 11 fardiers à marchandises, un quai de monte charge à houille, sept chargeurs à bétail, trois chargeurs à moutons, trois fardiers à bagages, treize boîtes à houille, six boîtes à entreposage, trois boîtes à linge, trois coffres à outils, trente-deux portes, treize écriteaux, deux tableaux à affiches, deux montures de meules, quatre tables, une table d'appareil télégraphique, quatre casiers à billets, quatre bibliothèques, quatre pupitre , 29 canapés, deux brouettes,

quatorze niveaux à voie, douze signaux d'aiguillage, trois échelles, cent crampons, trois machines à creuser les trous de poteau, 600 liens de rail, 24 pentures de barrières, 47 ciseaux à froid, 40 pics, cinq aiguilles, 16 tiges d'aiguille, 20 manivelles d'aiguille, 30 paires d'éclisses, 14 cœurs, 82 pinces à griffes, sept wagonnets, 8 fenêtres et chassis, et 7 tiroirs.

On a reconstruit 8 wagonnets, et on a réparé complètement le compresseur à air.

On a réparé un fardier à main, quatre fardiers à marchandises, quatre fardiers à bagages, 4 wagonnets, sept troleys, 8 portes, 8 pics, 12 pinces à griffes, 16 manivelles d'aiguilles et une plaque tournante.

On a réparé la pelle à vapeur. On a posé de nouveaux tuyaux dans la chaudière, et on a réparé la locomotive et le plongeur.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

BUREAU DE L'AVISEUR LÉGAL ET DU CONTENTIEUX.

MONCTON, N.B-. 13 juillet 1914.

MONSIEUR,—Le bureau de l'aviseur légal et du contentieux est d'organisation toute récente et ses archives n'existent que depuis le premier janvier dernier; j'ai donc l'honneur de vous soumettre le rapport dudit bureau pour la période qui s'étend du premier janvier dernier à la fin de l'exercice, à savoir, le 31 mars 1914.

Antérieurement à l'organisation de ce bureau ce travail était partagé entre le bureau chef du chemin de fer à Moncton, Nouveau-Brunswick, et le ministère des Chemins de fer et Canaux à Ottawa, mais d'après le nouveau système tout ce travail se fait maintenant au bureau chef du chemin de fer. Ceci a pour résultat de créer des rapports plus étroits entre les divers bureaux au sujet de ce travail, et tous en bénéficient.

On est à compiler à date les archives qui consistent en documents, données légales, et toutes les réclamations pour ou contre le chemin de fer. Plus tard on les compilera d'après un système moderne de classement et d'inscription.

On prépare les documents légaux dans le bureau du contentieux et on les communique immédiatement aux divers fonctionnaires des bureaux intéressés.

Je vous envoie des états tabulaires des documents légaux auxquels le chemin de chemin de fer a été partie dans la période précitée:—

(1) Contrats et engagements auxquels ont été parties le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

(2) Propriétés louées par le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile-du-rince-Edouard.

(3) Propriétés louées par le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

(4) Propriétés cédées au chemin de fer Intercolonial et au chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

Durant la période que couvre ce rapport on a réglé des réclamations déposées contre le chemin de fer (autres que les réclamations de la division du trafic) au montant global de $24,963.61 pour la somme de $15,775.44, nous avons réglé ces réclamations de manière aussi équitable que possible et aussi promptement que le permettaient les réclamations pendantes au premier janvier dernier et celles qui ont été déposées entre ladite date et le 31 mars.

Votre dévoué,

H. F. ALWARD.

F. P. GUTELIUS,
Gérant général des Chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

CONTRATS ET CONVENTIONS auxquels ont été parties le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard du 1er janvier au 31 mars 1914.

Numéro.	Date.	Entrepreneur.	Description.
	1914.		
7112	8 janv...	K. A. Morrison.....	Construction de la structure inférieure d'un pont sur un ruisseau près de la station de Govered Bridge, N.-B.
7113	8 " ..	Dominion Bridge Company, Limited.	Construction des ponts suivants, un à la rivière Bécancour, traversant au-dessus du T.-N., un à la rivière du sud, et un à la rivière-du-Loup.
7114	8 " ..	Baird & Howie.....	Construction de la structure inférieure d'un pont sur la rivière Nashwaak.
7115	20 " ..	Hall Switch & Sig. Co., Limited....	Construction d'une ligne de téléphone entre Moncton et St-Jean, N.-B., pour l'expédition des trains.
7116	22 " ..	McDonald & McIntosh.....	Construction de la structure inférieure d'un pont sur la rivière West à Antigonish, N.-E.
7117	6 fév...	Union Construction Co., Limited....	Construction d'une ligne de chemin de fer de la gare de Sydney No. sur l'int. jusqu'à un raccordement avec la voie principale du chemin de fer près de la station de Leitches Creek, N.-E.
7264	6 " ..	Canadian Allis-Chalmers, Limited..	Fabrication et construction de ponts métalliques de chemin de fer à la rivière West, Antigonish, N.-E., à la riviere Barney et à la rivière au Français.
7118	6 " ..	MacKinnon, Holmes & Company, Limited.	Fabrication et livraison des parties d'un pont métallique à la rivière Le-Bras, du pont de la rivière Noire à 2.8 milles à l'ouest de Sayabec, sous le croisement du chem. de fer Ivory, et le viaduc Oxford.
7308	12 mars..	Kennedy & Co.....	Construction d'une gare de voyageurs à O'Leary I.-P.-E.
7119	12 " ..	Dominion Bridge Company, Limited.	Construction de 5 ponts sur l'embranchement de Darmouth à Deans aux endroits suivants,—ruisseau McNab, ruisseaux Marsh embouchure du Chezzecopk, ruisseau Gaetz, et à Petpeswick.
7247	12 " ..	Northern Electric & Mfg. Co., Ltd..	Construction d'une ligne de téléphone entre Moncton, N.-B., et Truro, N.-E., pour l'expédition des trains.
7120	14 " ..	The Nova Scotia Car Works, Limited.	Construction de 20 fourgons de queue réglémentaires.
7217	26 " ..	Coldbrook Water Company.....	Service d'eau à Coldbrook, N.-B.
7229	27 " ..	Sir W. G. Armstrong Whitworth & Co., Limited.	Construction et livraison d'un bateau traversier d'acier à double hélice.
7406	28 janv...	Timothy Foley, Michael H. Foley, Patrick Welch, John W. Stewart and Gilbert E. Fauquier.	Quais du terminus océanique à Halifax (première partie) Nntreprise n° 3.

H. F. ALWARD,
Légiste.

PROPRIÉTÉS LOUÉES aux chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard, du 1er janvier au 31 mars 1914.

Numéro du bail.	Date de la signature.	Locateur.	Terrains ou droits cédés.	Superficie.	Durée du bail.	Date du bail.
	1914.					
7210	29 janvier	Ville de St.-Jean, N.-B..	Accordant le privilège de prolonger une voie de chargement du ch. de f. sur le quai à ballast dans la ville de St-Jean, N.B., le long de la rue Charlotte jusqu'à la rue Broad...	.....	Pouvant être annulé après un avis de 60 jours.	28 janv. 1914.
7296	11 mars..	" " " .	Accordant le privilège de prolonger une voie de charg. du ch. de f. Intercolonial de l'embr. conduisant à la voie particulière de James Pender & Co. jusqu'à la St-John Iron Works	.....	Pouvant être annulé après un avis de 60 jours.	11 mars. 1914.

* On n'a pas loué de propriétés au chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

H. F. ALWARD,
Légiste.

PROPRIÉTÉS LOUÉES par l'Intercolonial et par le chemin de

Numéro du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Terrains ou droits cédés.
	1913.		
1—7140	20 déc....	W. S. Sweet.....	Terrain à la station de Folleigh, N.-B.....
2—7143	20 " ..	George St. Pierre & Co.	Terrain à la Riviere-du-Loup, P. Q.....
3—7145	27 " ..	Maritime Coal, Railway & Power Co., Ltd.	Privilège de construire et de maintenir une ligne de téléphone à l'ouest de Amherst, N.-E.
4—7125	20 " ..	Wm. S. Downes.....	Terrain à Flatlands, N.-B.....
5—7141	20 " ..	Benjamin Steeves.....	" " .....
	1914.		
6—7151	1er jan....	E. L. Jobb.....	Privilège de construire une conduite d'eau à travers la propriété du chemin de fer à New-Mills, N.-B.
7—7138	15 " ..	J. M. O'Brien.....	Restaurant et salles dans la station de Truro, N.E.....
8—7148	22 " ..	Peter England.....	Terrain à Chatham, N.-B.....
9—7147	29 " ..	F. H. West.....	Priv. de poser un tuyau en fer de 6 pouces à Pictou, N.-E.
10—7142	29 " ..	Imperial Oil Co., Ltd...	Terrain à St.e-Flavie, P. Q.....
11—7131	29 " ..	Sackville River Elect. Co.	Privilège de poser et de mantenir des fils mélalliques sur la propriété du ch. de fer à Bedford, N.-E.
12—7144	6 fév....	Ville de Truro, N.S.....	Terrain à Truro, N.-E.....
13—7150	6 " ..	Mrs. Mary E. Wheaton..	Terrain à Salisbury, N-.E.....
14—7153	6 " ..	Raymond Dand.....	Terrain à New Glasgow, N.-E.....
15—7155	6 " ..	Rood & McGregor.....	" " " .....
16—7146	7 " ..	Ralph W. Eastwood.....	" Pictou Landing, N.-E.....
17—7154	7 " ..	Universal Radio Syndicate, Limited.	Droit de construire conduite d'huile à travers la propriété du ch. de fer à Newcastle, N.-B.
18—7156	7 " ..	James Robinson.....	Droit de poser des tuyaux d'égout sur la propriété du ch. de fer à Millerton, N.-B.
19—7152	16 " ..	J. S. Poirier.....	Terrain à St.-Alexis, P. Q.....
20—7149	18 " ..	Richard Lafrenais.....	" Chaudière Curve, P. Q.....
21—7124	18 " ..	Pierre Plante.....	" " " .....
22—7134	28 " ..	John Jamieson.....	Privilège de poser une conduite d'eau en fer galvanisé de 2 pouces à l'est de Norton, N.-B.
23—7136	28 " ..	J. J. Grant & Son.....	Terrain à Trenton, N.-E.....
24—7133	28 " ..	C. E. Dube and S. Belle	" Rivière-du-Loup, P. Q.....
25—7135	28 " ..	Achelle Michaud.....	Privilège de maintenir un réservoir et de poser un tuyau sur la propriété du ch. de f. à St.-Fabien, P. Q.
26—7127	6 mars..	Thomas S. Patillo.....	Terrain au lac Folleigh N.-E.....
27—7129	6 " ..	Town of New Glasgow, N.S.	Droit de poser une conduite d'eau.....
28—7130	6 " ..	Acadia Coal Co., Ltd...	Privilège de poser des fils entre Stellarton et New Glasgow, N.-E.
29—7132	6 " ..	Finch, Pruyn & Co.....	Privilège de construire un pont sur l'Inter. à 3¼ milles à l'ouest de Laurier, P. Q.
30—7206	12 " ..	Alfred Blake.....	Terrain à Campbellton, N.-B.....
31—7126	12 " ..	Moncton Tramways, Electricity & Gas Co.	" Moncton, N.-B.....
32—7161	14 " ..	Moncton Tramways, Electricity & Gas Co.	Droit de poser des tuyaux à vapeur sur la propriété du chemin de fer à Moncton, N.-B.
33—7163	16 " ..	Ernest O. Dufault.....	Terrain à Dufaultville, P. Q.....
34—7165	17 " ..	Western Union Telegraph Co.	Privilège de poser et de maintenir une conduite en terre cuite au-dessous de la voie et à travers la propriété de l'Intercolonial à North-Sydney, N.-E.
35—7164	17 " ..	Flavien and Odilon Guay	Terrain à Hadlow, P.-Q.....
36—7162	17 " ..	John Fenderson Co.....	" Sayabec, P. Q.....
37—7223	20 " ..	Milton Crowe.....	" Stewiacke, N.-E.....
38—7123	25 " ..	Price Bros.....	" Lac-au-Saumon, P. Q.....
39—7122	26 " ..	P. F. McCully.....	" James River, N.-E.....
7137	2 fév....	D. D. Campbell.....	" O'Leary, I.-P.-E.....

fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, du 1er janvier au 31 mars 1914.

Superficie.	Durée du bail.	Date du bail.	Termes du paiement.		
			Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier versement dû.
			$ c.		
6,482 pieds carrés..	A loisir.....	1 janv. 1914..	1 00	1 janv.....	1 janv. 1914..
4,842 pieds carrés...	"	1 " 1914..	1 00	1 "	1 " 1914..
.....	"	1 " 1914..	1 00	1 "	1 " 1914..
1·2 acres.....	"	1 " 1914..	5 00	1 "	1 " 1914..
2,139 pieds carrés...	"	1 " 1914..	1 00	1 "	1 " 1914..
.....	"	1 " 1914..	1 00	1 "	1 " 1914..
.....	5 ans.....	15 " 1914..	1,750 00	15 janv... 15 avril... 15 juillet.. 15 oct	15 " 1914..
4,948 pieds carrés...	A loisir.....	1 déc. 1913...	10 00	1 déc.....	1 déc. 1913...
.....	"	1 janv. 1913..	1 00	1 juillet....	1 juillet 1914.
10,000 pieds carrés..	"	31 déc. 1914...	5 00	31 déc.....	31 déc. 1913...
.....	"	1 janv. 1914..	1 00	1 janv.....	1 janv. 1914..
3,930 pieds carrés...	"	1 fév. 1914...	1 00	1 fév	1 fév. 1914...
½ acre.....	"	1 „ 1914...	5 00	1 "	1 " 1914...
6,075 pieds carrés...	"	6 mars 1913..	5 00	6 mars	6 mars 1914..
1·20 acres.....	"	6 " 1913..	50 00	6 "	6 " 1914..
4,750 pieds carrés...	"	1 fév. 1914...	5 00	1 fév	1 fév. 1913...
.....	"	1 " 1914..	1 00	1 "	1 " 1914..
.....	"	1 " 1914..	1 00	1 "	1 " 1914..
450 pieds carrés.....	"	1 " 1914..	1 00	1 "	1 " 1914..
1,752 pieds carés....	"	1 mars 1914..	1 00	1 mars	1 " 1913..
4,740 pieds carés....	"	1 " 1914..	1 00	1 "	1 " 1914..
.....	"	1 " 1914..	1 00	1 "	1 " 1914..
16,428 pieds carrés.	"	1 " 1914..	10 00	1 "	1 " 1914..
1,150 pieds carrés...	"	1 fév. 1914...	5 00	1 fév	1 fév. 1914...
.....	"	1 mars 1914..	1 00	1 mars	1 mars 1914..
3,000 pieds carrés...	"	1 " 1914..	1 00	1 "	1 " 1914..
.....	"	1 " 1914..	1 00	1 "	1 " 1914..
.....	"	1 " 1914..	1 00	1 "	1 " 1914..
.....	"	1 " 1914..	1 00	1 "	1 " 1914..
2·07 acres.....	"	1 janv. 1913..	10 00	1 janv.....	1 janv. 1913..
144 pieds carrés.....	"	1 mars 1914..	1 00	1 mars	1 mars 1914..
.....	"	1 " 1914..	1 00	1 "	1 " 1914..
8,147 pieds carrés...	"	1 juillet 1913.	5 00	1 juillet....	1 juillet 1913..
.....	"	1 avril 1914..	1 00	1 avril.....	1 avril 1914..
100 pieds carrés.....	"	1 " 1914..	2 00	1 "	1 " 1914..
90,675 pieds carrés..	"	1 " 1914..	1 00	1 "	1 " 1914..
1,767 pieds carrés...	"	1 " 1914..	2 00	1 "	1 " 1914..
11·07 acres.....	"	1 " 1914..	50 00	1 "	1 " 1914..
300 pieds carrés.....	"	22 janv. 1914..	1 00	22 janv.....	22 janv. 1914..
1,050 pieds carrés...	"	1 mars 1914..	5 00	1 mars	1 mars 1914..

H. F. ALWARD,
Légiste.

PROPRIÉTÉS CÉDÉES au ministère des Chemins de fer et

CHEMIN DE FER

Numéro du titre.	Date du titre.	Cédant.	Lot.
	1914.		
7175	2 janv...	James Bambrick *et ux*.....	Terrain à.....
7176	2 „ ..	Thomas Rourke *et ux*.....	" .....
7177	3 „ ..	John Gilbert.....	" .....
7411	12 fév	Samuel Hiltz *et ux*.....	" .....
7412	24 "	Ida Blanche McKenzie.....	" .....
7413	31 janv...	Harvey E. Cole *et ux*.....	" .....
7414	3 fév	Isaac G. Leslie *et ux*.....	" .....
7415	24 janv...	Alexander Nieforth *et ux*.....	" .....
7416	2 " ..	Rufus Gould *et ux*.....	" .....
7417	3 " ..	Mary Horton *et al*.....	" .....
7418	6 " ..	Arthur Fisher *et ux*.....	" .....
7419	9 " ..	Matthew G. Archibald *et ux*..	" .....
7420	26 mars ..	Peter G. Archibald *et ux*.....	" .....
7421	19 fév....	John H. Sedgewick *et ux*.....	" .....
7422	12 "	William Naugle *et ux*.....	" .....
7423	3 "	D. Archibald Hutchinson *et al*	" .....
7424	27 "	Stanley C. W. Tait *et al*.....	" .....
7425	19 mars ..	Duncan Slade.....	" .....
7426	19 " ..	Daniel W. B. Reid *et ux*.....	De toute cette partie de l'emplacement de voie et de repassage à partir de la principale à Elmsvale jusque sur la terre de D. W. Reid.
7427	19 " ..	Joseph Day *et ux*.....	Terrain à.....
7428	31 janv...	John G. Bisslett.....	" .....
7429	31 " ..	Freeman Brown *et ux*.....	" .....
7273	2 " ..	Isaiah Crittenden.....	Lot riverain à Pirate Cove.....
7430	25 fév	Robert J. Thompson *et ux*.....	Terrain à.....
7431	27 mars ..	Charlotte Dunbrack.....	" .....
7432	18 " ..	John A. McLean *et ux*.....	" .....
7215	6 fév.....	Alexander McDonald.....	Permission de fermer une traverse de ferme.....

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

Canaux du 31 décembre 1913 au 31 mars 1914.

INTERCOLONIAL.

District	Comté.	Superficie.	Montant.
			$ c.
Little-River	Halifax, N.-E.	2·09, 0·10 acres	98 55
Meaghers-Grant	"	1·93 "	175 00
"	"	6 "	102 00
Lawrence est	"	1·35 "	200 00
Passage de l'est	"	0·39 "	1 95
Little-River	"	3·26 "	200 60
Lawrence est	"	0·63 "	100 00
Cole-Harbour	"	3·76 "	18 00
Elmsvale, Musquodoboit	"	1·57 "	70 65
Musquodoboit supérieur	"	3·46 "	100 00
" "	"	0·16 "	8 00
" "	"	0·65 "	32 50
" centre	"	1·61 "	80 50
" mitoyen	"	5·10 "	500 00
Lawrencetown ouest	"	0·22 "	2 20
Musquodoboit supérieur	"	1·36 "	200 00
Passage de l'est	"	1·45 "	390 00
Crawford's-Falls	"	2·39 "	25 00
Elmsvale	"		1 00
Crawford's-Falls	"	1·28 acres	50 00
Cole Harbour	"	11·59 "	350 00
Lawrence est	"	0·76 "	76 00
Mulgrave	Guysborough, N.-E.		650 00
Cow-Bay	Halifax, N.-E.	4·21 acres	25 26
Meaghers-Grant	"	2·46 "	49 20
"	"	3·89 "	77 80
Brierly-Brook	Antigonish, N.-E.		Autres droits de traverse.

H. F. ALWARD,
Légiste.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

ETAT des réclamations réglées par le bureau de l'Aviseur légal et du contentieux durant la période qui s'étend du 1er janv. au 31 mars 1914.

Casier.	Requérant.	Adresse.	Montant.	Détails de la réclamation.	Règlements.	
			$ cts.			$ c.
L—31	E. L. Dorion et Henry Deyoung.	Pomquet, N.-E.	58 00	Dom. causés p. le feu à une ter. à foin et aux clôt., mai 1912	En payant à Dorion et à Deyoung.	10 00 16 50
118	John Dolan	St. John, N.-E.	560 00	Blessures corporelles et pertes subies à la suite d'un accident à la traverse de St-Jean, le 2 juillet 1912.	En payant	360 00
187	Omer Huot	St-Nicolas, Qué.	250 00	Dommages causés à la forêt, au mois d'août 1912	"	242 50
187	Benj. Olivier	"	350 00	" " "	"	335 00
387	John D. Thompson	Douglasfield, N.B.	20 00	Génisse tuée sur la voie le 12 octobre 1912	"	20 00
100	H. McC. Hart	Windsor Junction, N.-E.	1,786 32	Dom. caus. p. le feu à un concasseur de pierre, 27 avr. 1913.	"	1,400 00
153	Wm. Langille	River John, N.-E.	40 00	Dammages causés par le feu à la forêt, le 13 avril 1913	"	20 00
87	George Jolicoeur	St. Henri Bridge	3,340 00	Dom. causés par le feu à la propriété, au m. d'avril 1913	"	2,025 00
87	Theophile Roberge	"	1,500 00	" " "	"	825 00
87	H. C. Atkinson	"	1,000 00	" " "	"	625 00
140	Joseph McMillan	St. Peter's, I.P.-E.	7 00	Mouton tué sur la voie, au mois de mai 1913	"	7 00
468	Edgar Holmes	Truro, N.S.	400 00	Dom. caus. par le feu à une grange et son cont., 29 juin 1913.	"	300 00
148	Joseph Delaney	East River, N.-E.	25 00	Dommages causés par le feu à un pâturage, juin 1913	"	10 00
170	Peter Murphy	Morrell, I.P.-E.	200 00	Dommages causés par le feu à la forêt, au mois de juin 1913.	"	125 00
168	Joseph Vezina	Harlaka, Qué.	60 00	Vache tuée, le 4 juin 1913	"	45 00
146	J. A. Reynolds	Upper Stewiacke	12 00	Dommages causés à une voiture, au mois de juillet 191	"	12 00
155	Arsène Pelletier	St-Arsène	30 00	Génisse tuée, au mois de juillet 1913	"	30 00
284	Joseph Plourde	St-Wenceslas, Qué.	12 00	Taureau tué, au mois de juillet 1913	"	12 00
217	Nap. Boissonault	Laurier Village, Qué.	75 00	Dommages causés par le feu, au mois d'août 1913	"	75 00
217	Jas. Cote	"	150 00	Dom. causés par le feu à la forêt, au mois d'août 1913	"	125 00
217	Phil. Cote	"	25 00	" " "	"	24 00
409	J. L. Morton	Cross Creek	8 00	Veau tué, au mois d'août 1913	"	8 00
217	Alph. Paquette	Laurier	115 00	Dom. causés par le feu à la forêt, au mois d'août 1913	"	100 00
195	John Donald	Upper Blackville, N.-B.	25 00	Bouvillon tué, au mois d'août 1913	"	25 00
175	Joseph Labbe	St-Charles, Qué.	25 00	Dommages à une voiture, le 16 août 1913	"	20 00
206	A. & R. Loggie	Loggieville, N.-B.	255 34	Cheval tué et dom. caus. à un wag. de scie., etc., août 1913	"	255 34
178	D. W. McDonald	Lansdowne, N.-E.	3,143 00	Dommages causés par le feu à une propriété, août 1913	"	2,600 00
156	A. T. Avard	Amherst, N.-E.	450 00	Dommages causés à une automobile, au mois d'août 1913	"	250 00
288	Irène Desmarais	Ste-Rosalie, Qué.	45 00	Dommages causés par le feu, le 7 août 1913	"	45 00
192	Timothée Gaudreau	Ste-Flavie, Qué.	200 00	Jument tuée sur la voie, au mois d'août 1913	"	200 00
145	J. D. M. Fraser	Hopewell, N.-E.	2,729 00	Dommages causés par le feu à la propriété, 22 sept. 1913	"	1,450 00
145	A. F. Grant	"	2,995 00	" " "	"	1,400 00
145	Mrs. Enon McDonald	"	1,960 00	" " "	"	900 00
145	Independent Order of Foresters (per H. D. McLeod.)	"	1,550 00	" " "	"	900 00

145	Mme James McPherson	"	672 00	Dommages causés par le feu à la propriété, le 22 sept. 1913.	"	350 00
538	Nicholas Bertain	St. Peter's River, N.-B	190 00	Poulin tué au mois de septembre 1913	"	165 00
297	Wm. Heatherly	No. Weltshire, I.-P.-E	32 00	Moutons tués au mois de septembre 1913	"	32 00
228	Zulah J. Morrell	St-John, N.-B	25 00	Habits endommagés au mois de septembre 1913	"	19 00
228	Edith B. Staples	Marysville, N.-B	16 25	" " "	"	11 00
332	Emile Gagnon	Kempt, Qué	24 00	Moutons tués au mois d'octobre 1913	"	22 00
434	John H.arrington	Conway, I.-P.-E	4 00	Agneau tué au mois d'octobre 1913	"	4 00
300	S. L. T Harrison	Moncton, N.-B	50 00	Vache tuée sur la voie près de Salisbury, N.-B., le 8 oct. 1913	"	40 00
427	Joseph Langlois, jeune	St-Anaclet, Qué	15 00	Taureau tué sur la voie au mois d'octobre 1913	"	15 00
294	Telesphore Morais	St-Fabien, Qué	45 00	" " "	"	30 00
407	Geo. E. Full	Charlottetown, I.-P.-E	46 30	Dommages causés à une fabrique par le garage d'un train	"	46 30
279	Ernest Levesque	Beaurivage, Qué	98 00	Bless. corp. et dom. causés à un traineau au mois nov. 1912	"	25 00
57	John Andrews	North-Sydney, N.-E	200 00	Blessures corporelles reçues à North-Sydney, N.-E., le 10 mai 1912.	"	100 00
453	M. Buchanan	Frédéricton, I.-P.-E	20 00	Génisse tuée au mois de nov. 1913	"	20 00
451	John H. Bertain	Nigadoo, N.-B	15 00	Bestiaux tués au mois de novembre 1913	"	15 00
377	Ed. Baxter	Marshy-Hope, N.-E	6 00	Mouton tué au mois de novembre 1913	"	6 00
545	Joseph McKenna	Tracadie, I.-P.-E	6 00	" " "	"	6 00
299	C. H. McIntyre	McIntyre's Lake, C.-B	40 00	Taureau tué au mois de novembre 1913	"	20 00
532	Mrs. R. E. McLellan	Halifax, N.-E	5 00	Dom. causés à un toit p. l'ex. d'une mine au m. de déc. 1913	"	5 00
425	Arsène Therriault	Kempt, Qué	40 00	Dom. causés à un traineau sur la voie au mois de déc. 1913	"	35 00
424	Alexis Chabot	St-Charles, Qué	3 00	Dommages causés à un harnais au mois de janvier 1914	"	3 00
450	Angus McDonald	West-River, N.-E	10 00	Dommages causés à un traineau double au mois de jan. 1914	"	10 00
			24,963 21			15,775 64

H. F. ALWARD,
Agent général des réclamations.

CHEMIN DE FER

ETAT des accidents survenus au cours de

Date.	Heure du jour.	N° du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Endroit de l'accident.
1913. 5 avril	.....	Spécial.....	De march..	Hains and McDougall.	Wood.....	....	Bathurst.....
9 "	15·00	Spécial.....	De march..	R. Doyle.....	R. Simpson.....	148	Nappan.....
9 "	15.30	175	De march..	W. A. Munn.....	E. Satchel.....	70	Sydney.....
18 "	12.30	Spécial.....	De march..	J. Baxter.....	A. Urquhart.....	113	Voie d'évitement de Gordon's-Summit.
19 "	5.30	.....	De format..	R. Rutland.....	P. McInnis.....	819	Halifax.....
24 "	8·20	Spécial.....	Voyageurs..	L. Bannerman....	D. Wood.....	636	Entre Bartibogue et Red-Pine.
26 "	.....	35	Voyageurs..	J. Swetnam.....	R. Bulmer.....	636	Harcourt.....
27 "	5.30	.....	.....	.....	.....	....	1 mille à l'est de Moncton.
5 mai.	13.35	Spécial.....	De march..	J. Russell.....	G. Wortman.....	49	Newcastle.....
7 "	12.45	Spécial.....	De march..	R. Henry.....	J. Cameron.....	1103	Millerton.....
1 "	20.00	.....	De format..	M. Wrynn.....	R. Jefferson.....	73	Springhill.....
7 "	6.10	17	Voyageurs..	J. McLellan.....	C. Wilson.....	646	Sydney.....
17 "	23.15	134	Voyageurs..	C. B. Clarke.....	W. J. Coffey.....	634	½ mille à l'est de Shediac.
21 "	24.40	Spécial.....	De march..	T. G. Stratton....	H. Somers.....	42	Newcastle.....
22 "	20·35	99	De march..	N. Levesque.....	E. Henderson.....	123	Moffatts-Bridge.....
24 "	2·30	40	De march..	W. F. Fergusson..	O. Gilker.....	27	Red-Pine.....
26 "	6.00	Spécial.....	De march..	J. McDougall	Meech.....	....	Sydney-Junction, N°
28 "	2.00	Spécial.....	De march..	W. McGillivray...	M. Smith.....	66	Pt. Tupper.....
30 "	14.30	Spécial.....	Ballast.....	A. B. Gotro.....	D. Wood.....	73	Rivière Jacquet....
2 juin.	2.30	.....	Loc. allège..	J. Matheson.....	H. R. Fillmore...	1089	¼ mille à l'est de Westville.
6 "	20.30	55	De march..	J. E. Fleming.....	J. B. Champion...	77	Har. au Bouche.....
9 "	7.00	.....	Locomotive	.....	.....	1073	Stellarton.....
11 "	16.20	Spécial.....	De march..	C. E. Morton.....	G. Wilson.....	208	Bathurst.....
11 "	18.30	.....	.....	.....	.....	....	Harcourt.....
11 "	8.45	Spécial.....	Ballast.....	A. Lemieux.....	W. Mountain.....	89	Chaud. Jct.....
14 "	13.23	.....	De format..	C. D. McDonald..	H. Thompson.....	803	Stellarton.....
16 "	11.45	.....	De m. inter.	D. Sweeney.....	Frank Gibson.....	154	Newcastle.....
16 "	5.00	.....	Loc. allège..	J. Sutherland.....	J. Cameron.....	101	2 River Denys.....
18 "	8.55	145	Voyageurs..	M. Varville.....	J. Houston.....	616	St. Hyacinthe.....
18 "	17.30	.....	.....	.....	.....	....	Stellarton.....
21 "	11.50	104	De march..	G. H. Pushie.....	A. McLean.....	70	Beaver Cove.....

INTERCOLONIAL

l'exercice clos le 31 mars 1914.

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détail de l'accident.	Suites de l'accident.	Verdict.
E. Bateman	Voyageur	Le spéc. de McDougall tamponna le spécial de Hain...	Mortel	Négligence du train.
J. E. Hachey	"		"	
R. Chamberlain	"		Côtes brisées	
Robert Mcdonald	Ni l'un ni l'autre	Frappé par le train en essayant de traver. la voie.	Mortel	Pas d'enq.
Robert Lund	Serre-frein	Main prise en accouplant des wagons.	Deux doigts écrasés.	
Jos. Baxter	Conducteur	L'instabilité du tr. le fit tom. du fourg. de queue sur la v.	Blessures aux côtes et à l'épale.	
R. L. Sims	Employé du parc	Tombé d'un wagon	Entorse au bras.	
Melle Ada Moore	Voyageur	Explos. d'un poêle à l'huile.	Figure gr. brulée.	
Fred Beers	Serre-frein	Main prise dans la porte du wagon à bagages.	Blessure au doigt.	
Philip Gagné	Préposé au réservoir.	On suppose a été frappé par un train.	Mortel.-	C de f. exonéré de blâme.
J. M. LeBlanc	Serre-frein	Projeté à travers le trémie..	Contusions graves.	
Clarence Smith	Serre-frein	Tombé dans un trou contenant l'eau chaude prov. du tuyau d'échappement.	Brûlures graves à la jambe droite.	
C. E. Gourley	Serre-frein	Main prise en accouplant des wagons.	Deux doigts écrasés.	
Frank McDonald	Voyageur	Sauta d'un train en mouvement.	Fracture de la clavicule.	
Joseph Petitpas	Ni l'un ni l'autre	Couché sur la voie, frappé par un train.	Mortel	C. de f. exo. de tout blâme.
John McCabe	Serre-frein	Talon pris sous une roue	Blessures légères.	
J. N. Dastous	Serre-frein	Débarqua de la locomotive, tomba pardessus le pont.	Blessures graves.	
M. Gogan	Serre-frein	Tombé du tender de la loc...	Bless. au côté droit	
B. Almon	Serre-frein	Pied glissa entre les m. d'att. en poussant la tige de trac.	Blessures graves au talon.	
Wm. Smith	Mécanicien	Pris entre la pompe et la locomotive.	Blessures au bras.	
J. A. Magee	Serre-frein	Ch. du p. pr. par le b. de la r..	Blessures légères.	
G. Graham	Ni l'un ni l'autre	Assis sur la voie, frappé par un train.	Mortel	Mort de causes inconnues.
J. Fleming	Conducteur	Tombé en aid. à lev. un cœur.	Chev. du p. disloq.	
Paul Good	Serre-frein	Tombé de la locomotive	Blessures légères.	
Jos. Talbot	Serre-frein	Jeté en bas d'un wagon en prenant de l'eau.	Bl. l. à la hanche.	
John W. Morton	Allumeur	Sémaphore tomba en allumant la lampe.	Mortel	Chemin de fer responsable. Poteau du sémaphore pourrie.
M. Morneau	Contrem de section.	Frappé par locom. de gar. en débarq. d'un tr. de ballast.	Mortel	Mort acc. C. de f. exonéré.
C. D. McDonald	Contrem. du parc	Main pr. en accoupl. des wag.	Blessures graves.	
C. Scurr	Serre-frein	Tomba d'un wagon fermé...	Bles. à la hanche.	
J. McEachern	Contremaître	Tombé du tender de la loc...	Blessures graves	
P. Deschene	Ni l'un ni l'autre	Frappé par un train en marchant sur la voie.	Mortel	Mort acc. C. de f. exonéré.
G. A. McLeod	Aiguilleur	Tom. en bas de l'éc. du sém.	Blessures au bras et à la jambe.	
John Ryan	Serre-frein	Glissa et tomba	Blessures à l'épaule et à la hanche.	

CHEMIN DE FER

ETAT des accidents survenus au cours de

Date.	Heure du jour.	N° du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Endroit de l'accident.
1913.							
23 juin.	14.38	Spécial.....	De march..	J. V. McDonald...	R. Hamilton.....	204	Wentworth.....
23 "	14·00	41	De march..	J. Beaulieu.....	J. Smith.....	72	Voie d'év. McGregor
25 "	12.30	Spécial.....	De march..	E. J. McDonald...	Gunning.....	622	Pugwash.....
26 "	10·30	.....	De format..	.....	Smallwood.....	806	Moncton.....
27 "	14.30	.....	De format..	A. Cameron.....	C. Keith.....	1009	No. Sydney.....
27 "	17.30	Spécial.....	De march..	T. Stratton.....	T. Eagles.....	217	Rivière Jacquet.....
28 "	10.15	.....	De construc.	Wm. Hinch.....	J. Hessian.....	54	Richmond.....
28 "	3.55	Spécial.....	De march..	J. A. Beaulieu.....	F. Beaulieu.....	422	St-Simon.....
2 juill.	17.00	74	.....	C. Fournier.....	R. McKenzie.....	23	Little Metis.....
2 "	19.10	Spécial.....	De march..	C. E. Morton.....	Geo. Wilson.....	209	Charlo.....
4 "	24.45	Spécial et	74	A. Lemieux.....	G. Cote.....	49 97	L'Islet.....
10 "	8.15	14	.....	J. Buchanan.....	Geo. Feetham....	603	P. Lodge.....
12 "	24.00	Spécial.....	Voyageurs..	G. W. Ross.....	W. Sproul.....	44	Tatamagouche.....
15 "	16.00	.....	.....	J. Rioux.....	F. Cloutier.....	....	Lévis.....
16 "	9.30	.....	.....	A. Potvin.....	.....	....	Princess Pier.....
17 "	12.30	.....	De format..	J. St-Pierre.....	A. McKenzie.....	131	Val Brillant.....
20 "	.....	.....	.....	.....	.....	....	Campbellton.....
21 "	7.30	.....	.....	.....	.....	....	Newcastle.....
22 "	17.58	46	.....	A. Therriault.....	E. Ouellet.....	410	LaDurantaye.....
23 "	.....	.....	De march..	Morton.....	.....	....	Newcastle.....
29 "	14.00	Spécial.....	De march..	A. Philips.....	R. Kennedy.....	35	Amherst.....
30 "	22.00	.....	De march..	J. F. Doyle.....	W. Gunning.....	13	Bathurst.....
2 août.	20.00	17	.....	B. G. Wood.....	Youlds.....	....	Truro.....
4 "	8.15	33	Voyageurs..	A. Begin.....	W. Rioux.....	430	St-Eloi.....
8 "	17.20	Spécial.....	Ballast.....	B. Ripley.....	J. McLean.....	78	Elmsdale.....
10 "	8.30	.....	De format..	W. Smith.....	W. Savidant.....	824	Campbellton.....
11 "	.....	.....	.....	.....	.....	....	Bathurst.....
14 "	10.45	Spécial.....	De march..	D. O. McDonald..	Peoples.....	103	Pugwash Jct.....
18 "	19.00	Spécial.....	De march..	J. Baxter.....	A. Urquhart.....	146	Truro.....
19 "	.....	200	Voyageurs..	.....	.....	....	Bathurst.....
21 "	7.40	24	De march..	M. C. Daley.....	A. Cook.....	17	Greenville.....
22 "	14.45	Spécial.....	De march..	P. Bannerman....	J. E. Travis.....	1122	Chatham.....
25 "	8.30	.....	De format..	B. Dickie.....	J. Phinney.....	823	Truro.....
27 "	14.14	Spécial.....	De march..	E. A. Smith.....	W. McGarity.....	17	Penobsquis.....
27 "	11.30	Spécial.....	De march..	W. J. Ellis.....	L. Starritt.....	149	Windsor Jct.....
2 sept.	17.42	34	Voyageurs..	Bouthilette.....	Geo. Findlay.....	413	St-Hilaire.....
4 "	.....	303	Régulier..	W. Long.....	.....	....	Fredericton.....
5 "	.....	19	.....	.....	.....	....	Truro.....
6 "	4.45	Spécial.....	D'excursion.	Brownrigg.....	H. Thompson.....	26	Voie d'évit. Rogers.
6 "	.....	.....	.....	.....	.....	....	Petit Rocher.....
6 "	15.10	.....	De format..	R. H. Wilkins.....	W. Atkinson.....	1009	No. Sydney.....
6 "	.....	33	Voyageurs..	H. Barreau.....	.....	....	Newcastle.....

INTERCOLONIAL—*Suite.*

l'exercice clos le 31 mars 1914—*Suite.*

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suite de l'accident.	Verdict.
H. Carson	Electricien	Wagon à gazoline frappé par un train.	Les deux blessés légèrement.	
H. G. Rolfe	"			
E. Banville	Serre-frein	Tomb. de l'éch. d'un wg. ferm.	Disloc. du coude.	
A. A. McLellan	Serre-frein	Main prise dans l'accouplem.	Doigts écrasés.	
F. F. Nickerson	Serre-frein	Pied pris dans le marchepied	Entorse grave.	
A. D. Holmes	Serre-frein	Doigt pris en accoup. des wag.	Doigt écrasé.	
L. Hachey	Serre-frein	Main prise dans porte de wag.	Doigt écrasé.	
Roy Cochrane	Journalier	Pris entre deux wagons	Blessures légères.	
Claude Caron	Ni l'un ni l'autre	Frap. par un tr. à un croisem.	Coup. grav. à tête	
Arthur Dube	Serre-frein	Frap. par un tuyau de réserv.	Blessures graves à la tête et entorse à la chev. du pied	
John Comeau	Serre-frein	Main prise en désacc. des wg.	Doigt écrasé.	
J. A. Morin	Chauffeur	Sauté en bas du train	Blessures à l'épaule.	
Geo. Cook	Voyageur	Tombé en essayant de monter dans un train en mouv.	Blessure au cou et à l'épaule.	
L. Langille	Voyageur	Sauta en bas du train.	Entorse à ch. du p.	
T. Beaulieu	Ni l'un ni l'autre	On suppose qu'il a été frappé par un train.	Mortel	Mort accidentelle frappé par un train inconnu.
A. Potvin	Employé	En éprouv. une grue à vapeur	Main brisée.	
E. Dubé	Serre-frein	Bles. au dos en f. le gar. des tr.	Légères.	
Wm. Allen	Ni l'un ni l'autre	Frappé par un train	Mortel	Mort accidentelle frappé par un train inconnu.
A. Bourdeau	Cantonnier	Frappé par un rail	Blessures graves à la cheville du p.	
George Brochu		Marchant sur la voie	Blessures légères.	
M. Richard	Serre-frein	En ferm. la porte d'un wagon.	Blessures an pouce	
Dan. Hanley	Ni l'un ni l'autre	Pied pris dans tiges de tract.	Fracture du pied.	
W. Gunning	Mécanicien	Main prise sous un tas de houille.	Blessures légères.	
T. T. Robinson	Voyageur	Tomb. du marche-p. d'un wg.	Blessures légères.	
Inconnu	Ni l'un ni l'autre	Marcha ou se coucha sur la v.	Mortel	Pas d'enquete.
T. Chambers	Contremaître	Pied pris sous les roues	Gravem. mutilé.	
U. Germain	Employé de parc	Main prise	Blessures légères.	
C. Thompson	Voyageur	Tombé en bas de la voie	Blessures légères.	
Mrs. Gamble et son enfant	Voyageurs	Collision entre deux trains spéciaux	Blessures légères.	
A. D. McInnis	Serre-frein	En désaccouplant des wagons	Bless. au poignet.	
Sydney Gunn	Voyageur	Doigt écrasé sur le tampon d'arrêt.	Blessures légères.	
J. R. Carney	Serre-frein	Tom. du m.-pd. du four. de q.	Blessures au genou	
John Davidson	Journalier	Frappé par une barre d'angle	Blessures légères.	
F. Bailey	Serre-frein	Pied pris dans tige de tract.	Pied écrasé.	
W. A. Steeves	Serre frein	Jambe coupée en travaillant.	Blessures légères.	
R. B. Johnson	Serre-frein	En poussant la tige de traction en place.	Bras gravement écrasé.	
John McRae	Ni l'un ni l'autre	Frappé par un train en traversant un croisement.	Mortel	Mort accidentelle.
A. Anclair			Blessures gaves.	
W. Long	Conducteur	Projeté contre une chaise par l'instabilité du train.	Blessures légères.	
Robt. Bartlett	Ni l'un ni l'autre	Frappé en marchant sur la voie.	Deux jambes écrasées, une brisée	
John Fraser	Voyageur	Sauta par une fenêtre	Trois blessures légères au crâne.	
J. Devereaux	Ni l'un ni l'autre	Tomba d'un pont	Mortel	Pas d'enquête.
W. H. Bedford	Serre-frein	Pied pris sur tampon de choc	Blessures légères.	
Geo. Helleur	Voyageur	Tomba d'un train	Blessures au dos coupures à la tête	

CHEMIN DE FER

ETAT des accidents survenus au cours de

Date.	Heure du jour.	N° du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Endroit de l'accident.
1913.							
6 sept.	14.05	19	Voyageur...	.....	.....	....	South River.....
8 "	19.45	238	De march..	D. Sullivan.....	R. Jefferson.....	11	Springhill Jct.....
10 "	18.50	169	De march..	W. A. Warman....	J. Oakleaf.....	1029	Dalhousie.....
11 "	10.00	45	.....	B. Walker.....	.....	....	Jct. St-Chas.....
13 "	14.40	199	Voyageur...	J. Berry.....	W. Gross.....	438	Moncton.....
16 "	16.10	.....	De forma...	E. S. Vye.....	W. Atkinson.....	1044	Newcastle.....
20 "	20.20	.....	Spécial.....	R. H. Wilkins.....	W. Atkinson.....	1009	No. Sydney.....
23 "	16.00	231	De march..	G. Armstrong.....	E. Rushton.....	24	Siddalls Cut.....
		234	De march..	J. McDonald.....	F. Lynds.....	203	
25 "	23.20	316	.....	A. A. Ayer.....	H. Cameron.....	1045	Chatham.....
30 "	23.50	Spécial.....	Excursion...	G. Crawford.....	J. Gunning.....	602	River John.....
1 oct.	5.00	22	Voyageur...	.....	.....	....	Mulgrave.....
2 "	.....	34	Voyageur...	.....	.....	....	St-Alexandre.....
3 "	8.43	14	.....	J. Buchanan.....	G. Feetham.....	603	Halifax.....
4 "	19.15	.....	De forma...	F. McDonald.....	E. C. Moxon.....	82	Halifax.....
5 "	5.35	Spécial.....	.....	Bruce.....	Henderson.....	46	Riversdale.....
8 "	1.00	Spécial.....	.....	G. MacKay.....	T. O. Grant.....	103	James River.....
8 "	.....	.....	.....	.....	.....	....	Gloucester Jct.....
10 "	1.30	Spécial.....	.....	John Howatt.....	.....	23	Gare McNeil.....
11 "	10.00	.....	.....	.....	.....	....	Charlottetown.....
13 "	8.00	.....	De format'n	Dickie.....	J. Kelly.....	148	Truro.....
15 "	10.05	34	Voyageur...	J. Chisholm.....	R. Lightbody.....	414	Springhill Jct.....
15 "	15.00	.....	De format'n	.....	.....	70	No. Sydney.....
20 "	7.34	200	Voyageur...	H. Aubin.....	H. Michaud.....	433	Amqui.....
22 "	18.20	3	Voyageur...	M. Wilson.....	J. Stackford.....	624	Quispamsis.....
24 "	12.34	33	Voyageur...	H. Begin.....	Jas. Millar.....	431	St-Joseph, Qué.....
25 "	23.00	.....	De forma...	McDonald.....	H. Scothorn.....	805	Sydney.....
29 "	5.55	14	Voyageur...	J. Buchanan.....	G. Feetham.....	....	Truro.....
29 "	.....	36	Voyageur...	M. Cummings.....	D. Pineo.....	....	Barnaby River.....
30 "	12.00	.....	Spécial.....	D. McDonald.....	H. Fillmore.....	103	Pugwash.....
1 nov.	1.25	.....	De march..	J. Doyle.....	.....	73	Campbellton.....
4 "	20.45	.....	Mixe.....	Warman.....	Oakleaf.....	....	Dalhousie.....
7 "	15.00	13	.....	J. Buchanan.....	G. Feetham.....	603	Shubenacadie.....
8 "	15.40	74	.....	V. Gendron.....	J. Deon.....	135	Ste-Rosalie.....
8 "	18.40	8	Voyageur...	J. McManus.....	Jas. Moody.....	642	Norton.....
19 "	10.00	.....	De format'n	J. P. McKay.....	.....	....	Stellarton.....
23 "	1.15	.....	.....	.....	Emile Roy.....	10	Ste-Rosalie.....
26 "	12.00	Spécial.....	De marc...	D. Sweeney.....	D. McQuarrie.....	73	Bathurst.....
25 "	14.10	Spécial.....	.....	D. J. Druhan.....	I. Stockall.....	407	Bedford.....

INTERCOLONIAL—*Suite.*

l'exercice clos le 31 mars 1914—*Suite.*

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suites de l'accident.	Verdict.
A. M. Chisholm	Voyageur	Pieds pris en descendant du train.	Pied écrasé.	
P. M. LeBlanc	Serre-frein	Pris en désaccouplant des wagons.	Mortel	Mort accid., C. de f. exonéré.
A. Callahan	Serre-frein	Frappé p. le bord d'une toit.	Fortement secoué.	
A. Potvin	Voyageur	Tombé d'un train	Blessures légères.	
Mrs. G. Cochrane	Ni l'un ni l'autre	Frappé par un train en marchant sur la voie.	Omoplates et côtes brisées.	
H. Underhill	Serre-frein	Mis le pieds s. une bout. cass.	Coup. gr. au pied.	
Michael Lee	Ni l'un ni l'autre	Frappé p. un train alors qu'il était couché sur la voie.	Blessures à la tête.	
E. Rushton	Mécauicien	Collision de tête	Mortel	Un des employés de train est blâmé.
B. Colpitts	Chauffeur		"	
Frank Lynds	Mécanicien		"	
O. Hingley	Chauffeur		"	
W. Banks	Serre-frein		"	
H. Underhill	Serrefrein	Pris entre des wagons	Blessures légères.	
A. Cunningham	Voyageur	Tombé de la plate-forme sous le train.	Amputat. du bras néc. à la suite de l'écrasement.	
J. Isksen	Employé	Tombé sous un wagons	Jambe grav. écras.	
E. Broupree	Serre-frein	Une malle lui tomba s. le pied	Disloc. d'un orteil.	
Chas. Hayward	Voyageur	Tombé d'un train	Blessures légères.	
T. McDonald	Contremaître	Entorse à la cheville du pied.	"	
H. McIsaac	Serre-frein	Frappé par un train	Blessures à la figure et au bras.	
Wm. McLeod	Chauffeur	Se fit frap la t. p. un w. al. qu'il ét. penc. en deh. de la cab.	Coupures graves à la tête.	
Wm. McCallum	Ni l'un ni l'autre	On suppose qu'il a été frappé par un train.	Mortel	Mort accidentelle, cause inconnue.
Robt. rell	Surveillant de ligne télégraphique.	Frappé en déch. des poteaux.	Blessures légères.	
Edgar Walker	Charpentier	Tombé d'une cuve de potasse	Pieds et jambes gravem. brûlés.	
Henry Irving	Serre-frein	Pied pris entre 2 wagons	Blessures légères.	
M. Brayley	Ni l'un ni l'autre	Sauté d'un train	"	
Jas. Smith	Journalier	Jeté en bas d'un wagon chargé de bois.	Blessures graves à l'épaule.	
J. Simoneau	Ni l'un ni l'autre	On suppose qu'il a été frappé par un train.	Mortel	Mort accidentelle.
J. Bradley	Ni l'un ni l'autre	Frappé par un train alors qu'il marchait sur la voie.	"	Mort accidentelle.
E. Gagnon	Ni l'un ni l'autre	Trouvé sur la voie frappé par un train.	"	Mort accidentelle.
E. Foster	Ni l'un ni l'autre	Essaya de traverser la voie.	Jambe écrasée (amputée).	
E. Nelson	Allumeur	Tombé sous un train	Blessur. au genou.	
Mary Boyle	Voyageur	Tombée de marchepied	Blessur. au genou.	
Chesley Betts	Contremaître	Frappé par de la terre projetée par un train.	Epaule disloquée.	
J. T. Doyle	Conducteur	Tombé d. un trou d. le parc.	Bless. à la jambe.	
S. Poirier	Ni l'un ni l'autre	Tombé par-d. d. s. de p. de t.	Fract. de la c. du p.	
John Blake	Ni l'un ni l'autre	Frappé avec un bidon à lait.	Légère coupure.	
H. Laliberte	Inspect. de wagons	Main prise d. l. tiges de tract.	Gravem. écrasé.	
Stephen Peters	Voyageur	Tombé du train	Blessures légères.	
J. A. McDonald	Atteleur	Charge de houille tombée de la glissoire à houille.	Coupures à la tête, bless. à l'épaule et à la ch. du p.	
Emile Roy	Mécanicien	Tombé de la locomotive	Fract. de la jambe.	
D. McQuarrie	Mécanicien	A glissé et est tombé en descendant le sémaphore.	Entorse à la cheville du pied.	
V. Lively	Ni l'un ni l'autre	Frappé par un train alors qu'il marchait sur la voie.	Fracture du bras gauche.	

CHEMIN DE FER

ETAT des accidents survenus au cours de

Date.	Heure du jour.	N° du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Endroit de l'accident.
1913.							
27 nov...	11.10	35	Voyageurs..	J. McGinn.....	A. Donald.....	404	Berry's-Mills.....
27 "	12.10	15	Voyageurs..	. Daley.....	A. Fryers.....	416	Little-Forks.....
27 "	3.00	.....	De format.	.....	J. Kennedy.....	807	Truro.....
27 "	8.50	Spécial.....	.....	E. Crowe.....	E. McKenzie.....	209	Onslow.....
29 "	.....	.....	.....	.....	.....	....	Fort-Lawrence.....
1er déc..	17.45	Spécial.....	.....	M. McGillivray...	H. Cutler.....	146	Trenton.....
1er "	19.40	154	Voyageurs..	V. Roy.....	G. Begin.....	409	Saint-Bruno.....
5 "	9.30	Spécial.....	De march..	E. A. Smith.....	J. Burns.....	25	Hampton.....
6 "	10.50	.....	De format..	R. Redmond.....	J. Hessian.....	827	Richmond.....
6 "	.....	Spécial.....	.....	Pilon.....	Marceaux.....	....	Saint-Hilaire.....
7 "	.....	Pilote.....	.....	O. Guay.....	S. Edwards.....	94	Sainte-Rosalie.....
9 "	.....	Spécial.....	De march..	D. Sweeney.....	D. McQuarrie.....	73	Bathurst.....
19 "	.....	Spécial.....	.....	M. McGillivray...	H. S. Cutten.....	103	Trenton.....
20 "	22.30	75	De march..	C. McDougall.....	R. C. Colpitts....	267	Bathurst.....
24 "	9.10	59	Mixte.....	E. S. Vye.....	D. J. Wood.....	1043	Quarryville.....
24 "	7.45	Spécial.....	De march..	N. Sirois.....	E. Cote.....	137	Saint-Simon.....
24 "	15.39	.....	.....	C. Youlds.....	L. Kennedy.....	....	Richmond.....
25 "	9.40	29	Voyageurs..	A. J. Welling.....	F. Welling.....	1095	Entre Painsec et Moncton.
26 "	12.50	.....	De format..	G. Kelly.....	C. Barnaby.....	26	Truro.....
26 "	9.45	.....	Spécial.....	W. Grantmyre....	H. Scothorn.....	65	Sydney.....
26 "	10.10	.....	Pilote.....	W. Tees.....	S. Edwards.....	94	Sainte-Rosalie.....
27 "	14.35	20	Voyageurs..	G. C. Keays.....	L. W. King.....	421	Piedmont.....
28 "	8.00	.....	Spécial.....	W. H. Wilbur.....	J. C. Mahoney....	206	Amherst.....
29 "	10.30	.....	.....	.....	.....	....	Sydney-Ndor.....
30 "	19.00	De construction.	Train.....	W. Whalen.....	W. S. Matthews...	1044	Coughlins.....
31 "	8.00	.....	.....	.....	.....	....	Truro.....
31 "	14.20	.....	De format..	J. Savard.....	C. Mercier.....	12	Riv.-du-Loup.....
1914.							
2 janv..	8.20	231	De march..	A. Philips.....	R. Kennedy.....	54	Folleigh.....
7 "	13.45	.....	De format..	H. Upham.....	C. Coleman.....	827	Halifax.....
7 "	7.10	.....	De format..	.....	G. McCray.....	814	Moncton.....
8 "	6.00	.....	De format..	C. Garland.....	J. Spear.....	815	Moncton.....
8 "	9.30	.....	De format..	W. Herrington....	.....	8	Saint-Jean.....
13 "	11.00	.....	.....	C. Cavenagh.....	H. Bulmer.....	74	Truro.....
13	15.30	18	Voyageurs..	.....	.....	....	New-Glasgow.....

INTERCOLONIAL—*Suite.*

l'exercice clos le 31 mars 1914—*Suite.*

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suite de l'accident.	Verdict.
John McGinn	Conducteur	Explosion d'une lampe à gaz.	Brûlure sur le cou et la figure.	
R. Noyes	Employés	Frappé par un train en conduisant un wagonnet.	Mortel	Mort accidentelle.
W. R. Cray.			"	
J. Kennedy	Atteleur	Main prise entre le frein et la roue.	Doigt écrasé	
Chas. Porter	Employé	Tombé en descend. du train.	Bless. à la hanche.	
R. Mitchell	Ni l'un ni l'autre	On suppose qu'il a été frappé par un train.	Mortel	Pas d'enquête.
S. Bodnar	Ni l'un ni l'autre	En traversant entre 2 wagons.	Blessure au pied	
Nap. Mongeon	Voyageur	Sauté d'un train en mouvement.	Blessures légères à la figure.	
B. J. White	Serre-frein	En décharg. de la marchand.	Fract. du gr. orteil	
E. Kennington	Cantonnier	Déraillement	Blessures aux hanches.	
Unknown	Ni l'un ni l'autre	Frappé par un train inconnu.	Mortel	Eort accidentelle C. de f. exonéré.
M. Paradis	Serre-frein	En tir. la chev. d'acc. du f...	Bless. au poignet	
Mrs. M. Pelletier	Voyageur	Jeté par terre alors qu 'ilse ten. près de la porte d'un w.	Fr. d. bras et bles. à la hanche.	
John Stewart	Ni l'un ni l'autre	En traversant entre deux wagons.	Bless. à l'épaule	
C. McDougall	Conducteur	En accouplant des wagnons	Main écrasée	
D. McDonald	Ni l'un ni l'autre	Pris sur un pont par un train tombé en bas du pont.	Mortel	Pas d'enquête.
F. Lemarre	Ni l'un ni l'autre	Frappé par un train alors qu'il marchait sur la voie.	Mortel	Pas d'enquête.
Chas. Hughes	Ni l'un ni l'autre	Frappé par un train alors qu'il marchait sur la voie.	Mortel	Pas d'enquête.
J. A. Casey	Cantonnier	Frap. par un levier alors qu'il manoeuv. *flanger*	Fr. de la mâchoire et bless. à la tête	
Fred Layton	Serre-freni	En accouplant des wagons	2 côtes brisées et poumon droit percé.	
R. Wellwood	Contremaître	Frappé par une locom. de gar.	Coup. à la figure	
L. Tanguay	Pelleteur de neige	Frappé par une locomotive, jambe amputée.	Mort le lendemain	Pas d'enquête.
C. J. McKinnon	Ssse-freien	Sauté d'un train.	Coupures à la tête.	
W. H. Wilbur	Conducteur	Pris entre le train et la plateforme de la remise à marc.	Légèrement écrasé	
D. McDonald	Facteur de gare	En nettoyant le poêle avec un mélange de benzine.	Brûlures aux membres	
D. Mountain	Serre-frein	En désaccouplant le boyau à air du fourgon de queue.	Coup. légères à la tête et aux oreil.	
R. McGregor	Allumeur	En accouplant le boyau à gaz, il se produisit une explosion	Brûlures aux membres	
W. Fortin	Chauffeur	Tombé de la locomotive, et frappé par la boîte du tend.	Blessure légère à la tête	
John Fulton	Chauffeur	Tombé du tender dans une voiture.	Blessure au genou.	
R. M. Pineo	Employé de parc	Tombé en mont. d. une voit.	Blessures légère	
Wm. Hoey	Chauffeur	Locomot. de train de voyag. frappé yar une loc. de gar.	Jambe écrasée, amputée.	
F. McManus	Serre-frein	Jeté en bas d. tr. par un chev. de manœuv., tombé s. le t.	Mortel	Pas d'enquête.
G. Osborne	Ni l'un ni l'autre	On suppose qu'il était assis sous des wagons.	Le train lui passa sur la jambe.	
H. Bulmer	Mécanicien	Pris entre les tiges de traction.	Bless. à la hanche.	
H. Oliver	Huileur	Frappé par un levier de freins	Blessure légère à la tête.	

CHEMIN DE FER

ETAT des accidents survenus au cours de

Date.	Heure du jour.	N° du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Endroit de l'accident.
1914.							
16 jan.	7.15	.....	.....	.....	A. Murray.....	83	New-Glasgow.....
19 "	18.05	88	Régulier....	G. Crawford.....	J. J. Ferguson.....	1088	Beavers-Point.....
20 "	9.35	.....	De format..	D. J. Daley.....	John Walsh.....	1014	Voie d'évitement Wentzell.
23 "	7.00	.....	"	D. Doiron.....	.....	93	Moffatts.....
25 "	17.40	.....	Spécial.....	J. McManus.....	C. Stewart.....	209	Jonction Springhill..
27 "	14.00	232	Régulier....	A. Philips.....	R. Kennedy.....	54	Jonction Springhill..
28 "	8.10	21	Voyageurs..	J. Craigie.....	J. Gallivan.....	646	Jct. Sydney-Norp..
29 "	12.40	.....	De format..	J. Ahearn.....	F. Cain.....	42	Lake Lands.....
30 "	.....	.....	"	.....	.....	71	Stellarton.....
1er fév.	20.30	.....	.....	T. McDonald.....	J. Dove.....	827	Halifax.....
7 "	2.40	.....	.....	J. McMillan.....	J. Oakleaf.....	1029	Jonction Dalhousie..
12 "	17.45	.....	.....	.....	.....	....	Truro.....
18 "	8.10	9	Voyageurs..	G. Chesley.....	.....	....	Passekeag.....
19 "	11.00	.....	.....	.....	.....	....	Riv.-du-Loup.....
4 mars	18.25	Spécial.....	De march..	J. T. Carrier.....	J. Coté.....	76	L'Islet.....
5 "	.....	24	"	H. Gordon.....	J. Stockford.....	29	Maccan.....
12 "	16.00	.....	.....	.....	.....	....	Pont de West-River.
14 "	20.00	Spcéial.....	d'immigrat.	A. J. McDonald...	.....	....	Voie d'évit. Graham
17 "	23.05	316	Régulier....	R. Dunbar.....	W. Matthews.....	1101	Chatham.....
18 "	18.00	.....	De format..	J. C. Cormier.....	.....	75	Beaver-Brook.....
18 "	22.15	.....	"	.....	.....	....	Moncton.....
19 "	6.50	42	.....	A. Gamache.....	T. W. Henry.....	40	Saint-Octave .....
22 "	.....	.....	.....	.....	.....	....	Jonction Windsor...
23 "	22.00	50	Régulier....	E. Vachon.....	.....	98	Saint-Paschal.....
30 "	18.07	166	Régulier....	F. Laliberté.....	J. Cameron.....	612	Voie d'évit. Morneau
1913.							
9 nov.	13.00	Spécial.....	.....	J. Raymond.....	R. Baird.....	209	Beau Rivage.....
9 "	21.35	68	Régulier....	C. E. Brown.....	Wm. Lovett.....	1085	Rockingham.....
14 "	7.05	23	De march..	R. McDonald.....	Jas. Wiles.....	20	Londonderry.....
14 "	20.00	.....	.....	.....	.....	....	New-Glasgow..... Remise à march.

l'exercice clos le 31 mars 1914—*Suite.*

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suite de l'accident.	Verdict.
J. Hurley	Ni l'un ni l'autre	Frappé par un train alors qu'il marchait sur la voie.	Mortel	Mort accidentel c. de fer exon.
F. Wilson	Ni l'un ni l'autre	Frappé par un train alors qu'il marchait sur la voie.	Mortel	Mort accidentelle c. de fer exon.
Chas. Diggs	Ni l'un ni l'autre	Projeté en bas des wagons, frappé par le train.	Blessures légères à la tête.	
A. Lepage	Serre-frein	Tombé d'un wagon	Blessures légères au genou.	
G. Patterson	Serre-frein	Main prise en accouplant des wagons.	Doigts écrasés.	
Ida McKenzie	Ni l'un ni l'autre	Frappé par un train en essayant de traversés la voie.	Un bras et partie de l'autre main coupés.	
Thos. McKenzie	Ni l'un ni l'autre		Blessures légères	
J. Craigie	Conducteur	Glissa et tomba	Disloc. de l'épaule	
E. Ashford	Chauffeur	Rupture des tuyaux de la loc.	Brûlures légères	
H. McIsaac	Serre-frein	Frappé par de la houille tombée du tender	Coup. gr. à la tête.	
R. Waddell	Ni l'un ni l'autre	Frappé par une loc. à un crois.	Blessures légères	
P. Lutes	Chauffeur	Frappé par une locomotive	Blessures à la jambe et au côté.	
W. E. Byers	Préposé au bagage (en chef)	Une malle lui est t. sur le dos.	Blessures graves au dos.	
J. Gilchrist	Voyageur	Pied pris en essayant de monter sur un train, traîné ¼ de mille.	Mortel	Pas d'enq.
J. T. N. Dionne	Machiniste	Frappé à la tête par un morceau de fer en mouvement.	Blessures graves à la tête.	
Nap. Cormier	Chauffeur	Tombé du tender de la loc.	Blessure légère à la hanche.	
J. B. Nelson	Ni l'un ni l'autre	Essaya de monter sur un train en mouvement.	Blessures légères.	
H. Fraser	Journalier	Tombé d'un échafaud	Fract. de la jamb.	
C. Atkinson	Voyageur	Sauté d'un train en mouvem.	Blessures légères	
C. Allain	Ni l'un ni l'autre	Frappé par un train en traversant la voie.	Mortel	Pas d'enq.
Wm. Payne	Serre-frein	Sauté d'un train,	Ent. à la ch. du p.	
A. Downie	Ni l'un ni l'autre	Sauté d'un train, frappa une locomotive de garage.	Blessures à la tête.	
A. Gallant	Serre-frein	Frappé par le bras du sémap.	Blessures légères	
Inconnu	Ni l'un ni l'autre	On suppose qu'il a été frappé par un train.	Mortel	Mort accidentelle. C. de f. exon.
Geo. Dick	Chauffeur	Tombé du tender de la loc.	Blessures au dos et à la tête.	
N. LeClerc	Ni l'un ni l'autre	Jeté par ses chevaux sur la voie, frappé par un train.	Mortel	Mort accidentelle. C. de f. exon.
Mlle B. Goulet	Ni l'un ni l'autre	Frappée par un train alors qu'elle march. sur la voie.	Blessures légères	
G. Tracy	Ni l'un ni l'autre	Frappé par un train	Mortel	
Jas. Wiles	Mécanicien	Collision	Blessures légères	
D. J. McDonald	Portefaix	En déchargeant de la marchandise d'un wagon.	Coupures sur le front et sur le nez.	

H. F. ALWARD,
Légiste.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

DÉTAILS des accidents survenus pendant la période terminée le 31 mars 1914.

Date.	Nom, adresse et occupation des victimes.	Lieu de l'accident.	Cause.	Nature et gravité de la blessure.
1913.				
5 avril..	Joseph O'Reilly, préposé au bagage, Charlottetown.....	Le long de la voie...	Fermé la porte sur le pouce.....	Blessure au pouce.
5 mai..	Frank H. Hale, machiniste, Charlottetown.....	Charlottetown.....	Frappé par une grosse poutre en travaillant à une locomotive.	Blessure à la tête.
7 mai..	Albert E. Newsome, machiniste, Charlottetown.....	Charlottetown.....	Frappé au menton par un morceau de bois en travaillant à une presse à roue.	Coupure grave au menton.
2 juin..	A. J. McDonald, préposé au baggage, Georgetown.....	Cardigan.....	Coupé la main en déchargeant de la marchandise..	Coup. gr. à la main.
4 juin..	Fred Craswell, cantonnier, Cardigan.....	Puits de b. de Perth	Glissa et tom. sur les rails en mett. un cœur en p..	Blessure à la jambe.
11 août.	Martin Walsh, charpentier, Charlottetown.....	Charlottetown.....	Fracture d'un os dans la cheville du pied en tombant alors qu'il travertsai un trou.	Fracture d'un os dans la cheville du pied.
18 août.	Hugh McKinnon, cantonnier, Bradalbane.....	Bradalbane.....	Blessé à l'épaule en maniant de traverses.....	Blessure à l'épaule.
3 sept...	Fred Caswell, cantonnier, Cardigan.....	Perth.....	Brisé un doigt en déchargeant des traverses.....	Doigt brisé.
5 sept...	Joseph T. Hardy, cantonnier, Elmsdale.....	Elmsdale.....	Tombé sur de vieilles traverses en les maniant.....	Blessure à la poitrine.
12 sept...	E. J. Harper, cantonnier, Tignish.....	Tignish.....	Tuyau de bét. lui est t. sur le p. alors qu'il ét. à en c.	Pied écrasé.
19 sept...	Frank Cook, cantonnier, Belle River.....	Belle River.....	Frappé par un crampon sur la jambe alors qu'il essayait de le planter.	Blessure à la jambe.
19 sept...	John O'Neill, journalier, Charlottetown.....	Jonction-Royalty...	Frappé par un morceau de bois en changeant un wagon à la Jonction Royalté.	Blessure à la jambe.
9 oct....	Albert Boyle, cantonnier, Conway.....	Portage.....	Une trav. à gl. et lui est t. sur le p. al. qu'il ét. à en c.	Blessure au pied.
10 déc...	John McEachern, charpentier, Charlottetown.....	Charlottetown.....	Index coupé par une scie circulaire.....	Index coupé.
1914.				
27 jan...	James A. McNeill, apprenti forgeron, Charlottetown.....	Charlottetown.....	Blessé au poignet en soudant des tuyaux.....	Blessure au poignet.
3 fév...	B. Parker Moore, machiniste, Charlottetown.....	Charlottetown.....	Glissé sur la gl. en se rend. de l'at. de f. au dép. de loc.	Blessure au dos.
20 fév...	Samuel Graham, cantonnier, Coleman.....	Coleman.....	Blessé au bras en pelletant de la neige.....	Blessure au bras.
23 mars.	James Redmond, cantonnier, Lake Verde.....	Lake Verde.....	Glissé en marchant le long de la route.....	Ent. à la chev. du p.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

DÉTAILS des accidents survenus pendant la période terminée le 31 mars 1914.

Cause de l'accident.	Voyageurs.		Employés.		Autres.		Total.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1. Tombé des wagons ou de la locomotive	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2. En sautant sur des trains en mouvem. ou en descendant	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3. Travaillant sur, ou près de la voie à la composition des trains	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4. Passant la tête ou les bras hors des fenêtres	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
5. En accouplant wagons	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6. Collisions ou par trains jetés hors la voie	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7. Heurtés par des locomotives ou des wagons aux croisements de chemin	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8. Marchant, couché, assis ou se trouvant debout sur la voie	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
9. Explosions	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10. Frappant ponts	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
12. Autres causes	.....	.....	.....	18	.....	.....	.....	18
Total	.....	.....	.....	18	.....	.....	.....	18

ETATS DU CHEF DE LA COMPTABILITE ET TRESORIER DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE du capital, exercice clos le 31 mars 1914.

1913.	Dr.	$ c.	$ c.	1913.	Av.	$ c.
31 mars..	Coût du ch. de fer Intercolonial à date	.....	97,137,807 17	31 mars..	Dominion du Canada	97,137,807 17
	Renforcement des ponts	134,582 34				
	Agrandissement d'installation pour machine, à Halifax	107,485 41				
	Ateliers de locomotives et wagons avec équipement, à Moncton	132,170 25				
	Détournement de Sydney-Mines	17,306 93				
	Déviat. de la ligne et embranch au quai, Chatham.	45,271 77				
	Agrandissement d'installation à Truro	91,008 50				
	Arpentages et inspection	40,000 00				
	Agrandissement d'installation à Ste-Flavie	10,923 83				
	Améliorations à Pointe-Tupper	69,842 64				
	Agrandissement d'installation à Fredericton	19,990 68				
	Améliorations à Sussex	30,454 48				
	Voie de déchargement conduisant à Wallace-Harbour	168 61				
	Agrandissement d'installation à Mulgrave	14,204 95				
	Matériel roulant	993,380 18				
	Pour améliorer les triples-valves des freins à air	7,150 00				
	Protection aux chemins en général	33,532 52				
	Déviation de la ligne entre Nelson et Derby-Junction	22,055 21				
	Agrandissement des installations le long de la voie..	128,203 83				
	Augmentation du service de l'eau	23,851 32				
	Voie de chargement à la baie Courtney, St-Jean	1,257 35				
	Supplément—installations de tête de ligne, Halifax..	1,033,834 40				
	Voie de chargement à Pugwash	58,000 00				
	Double voie, de Chaudière-Curve à Saint-Romuald.	43,098 75				
	Nouvelle gare à Bathurst	9,611 61				
	Aménagements de l'édifice des bureaux à Moncton..	2,499 66				
	Docks et quais, Halifax	308,769 28				
	Améliorations à Lévis	58,025 18				
	Elimination des croisements à niveau et des rampes, Moncton	25,949 49				
	Agrandissement de l'installation à Saint-Jean	20,000 00				
	" " " Rivière-du-Loup.	42 32				
	Déviation de la ligne entre Sydney-Nord et Leitches-Creek	33,080 32				
	Installation d'un bloc-système pour l'exploitation	55,183 98				

Installation d'un système téléphonique pour l'exploitation		39,270 66				
Toît isolant en liège à Moncton		143 69				
Equipement électrique pour la charge des wagons éclairés à l'électricité, Halifax		1,807 00				
Pour un nouveau transbordeur à wagons et quais y conduisant, Mulgrave		1,689 67				
Supplément d'installation à Rivière-du-Loup		171 63				
Dispositifs de sûreté pour l'équipement		17,289 38				
Construction première		35 37				
Pour la construction d'une voie ferrée à partir d'un point situé à ou près de Dartmouth, dans le comté de Halifax, par voie de Musquodoboit, jusqu'à Deans-Settlement, dans ledit comté		700,656 69				
Av.						
Voies d'évitement et voies de chargement additionnelles—						
Dépense de l'exercice pécédent	$ 305 20			1914.		
Dépense de l'exercice précédent (vente d'un pont)	2,000 00	2,305 20	4,329,694 68	31 mars..	Dominion du Canada	4,329,694 68
			101,467,501 85			101,467,501 85

S. L. SHANNON,

Chef de la comptabilité et trésorier.

E. ET O. E., MONCTON, N.-B.

N° 2—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE DU REVENU.—Exercice clos le 31 mars 1914.

Dépenses	$ c.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entretien de la voie et des construct.	.....	2,183,377 89	Transp. des voyageurs.	3,674,878 75
Entretien du matériel	2,623,125 92	.....	Transp. des m'd'ses...	8,469,590 33
Aj. surp. de l'exercice, porté au renouvellement du matériel, et chargé à ce compte	179,362 78	2,802,488 70	Transp. de la malle et des messageries.....	549,865 09
Trafic	.....	2,883,268 01	Divers	184,214 83
Transport	.....	7,287,862 46		
En général	.....	310,251 94		
	.....	12,867,249 00		
Balance	190,662 78			
Moins surplus transporté au renouvellement d'outillage	179,362 78	11,300 00		
		12,878,549 00		12,878,549 00

E ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

N° 3—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS.—Exercice clos le 31 mars 1914.

——	$ c.
N° 1. Surintendance	109,758 91
" 2. Ballast	88,866 78
" 3. Traverses	279,719 43
" 4. Rails	178,024 46
" 5. Autre matériel de voie	127,445 62
" 6. Chaussées et voies	757,218 54
" 7. Enlèvement de la neige, du sable et de la glace	125,210 73
" 9. Ponts, viaducs et ponceaux	66,498 47
" 10. Passage au-dessus et au-dessous de la voie	2,142 12
" 11. Passage à niveau, clôture, garde-bestiaux et écriteaux	48,739 58
" 12. Clôtures paraneige et contre le sable, et abris contre la neige	5,953 81
" 13. Signaux et appareils d'enclenchement	9,672 03
" 14. Lignes de téléphone et de télégraphe	4,520 87
" 16. Bâtiments, accessoires et terrains	285,509 31
" 17. Docks et quais	36,214 23
" 18. Outillage et accessoires	18,540 08
" 22. Accidents	2,193 53
" 23. Papeterie et impressions	12,338 98
" 25. Divers	238 87
" 26. Entretien de voies communes, parcs et autres installations. Dt	32,488 61
Av.	2,191,321 96
" 27. Entretien des voies communes, parcs et autres installations. Av	7,944 07
	2,183,377 89

E ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

N° 4—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ENTRETIEN DE L'ÉQUIPEMENT.—Exercice clos le 31 mars 1914.

	$ c.
N° 28. Surintendance	78,021 45
" 29. Locomotives à vapeur—Réparations	890,397 89
" 30. " " —Renouvellements	213 050 13
" 35. Wagons à voyageurs—Réparations	317,607 50
" 36. " " —Renouvellements	106,524 99
" 38. " marchandises—Réparations	860,932 92
" 39. " " —Renouvellement	159,787 66
" 44. Matériel flottant—Réparations	6,646 21
" 47. Machines et outils d'ateliers	51,961 60
" 49. Accidents	2,191 92
" 50. Papeterie et impressions	15,037 21
" 51. Entretien du matériel commun aux têtes de lignes—Dt	6,264 84
" 52. Divers	35,932 60
" 53. Outillage—Réparations	41,807 12
" 54. " —Renouvellements	16,324 66
	2,802,488 70

E ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

N° 5—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES DU TRAFIC.—Exercice clos le 31 mars 1914.

	$ c.
N° 57 Surintendance	63,304 55
" 58 Agences extérieures	119,724 73
" 59 Publicité	48,632 03
" 60 Papeterie et impression	46,873 05
" 61 Associations du trafic	4,125 84
" 65 Autres dépenses	607 81
	$283,268 01

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

S L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

N° 6—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES DU TRANSPORT.—Exercice clos le 31 mars 1914.

		$ c.
N° 66	Surintendance	91,466 97
67	Expédition des trains	202,567 66
68	Employés de gare	881,369 27
69	Associations du service du pesage et des wagons	1,528 10
72	Fournitures et frais de gares	120,611 67
73	Chefs de parcs et leurs employés	53,334 50
74	Conducteurs des parcs et serre-freins	209,156 11
75	Mécaniciens préposés aux signaux et à l'aiguillage dans les parcs	16,774 43
76	Fourniture et frais relatifs aux parcs	22,303 54
77	Mécaniciens des parcs	182,696 13
78	Frais des remises de locomotives—Parcs	44,509 73
79	Combustible pour locomotives des parcs	255,913 62
80	Eau pour locomotives des parcs	12,339 12
81	Lubrifiant pour locomotives des parcs	3,210 00
82	Autres fournitures pour locomotives des parcs	2,257 21
83	Services des voies communes et tête de ligne—Dt	133,530 65
86	Mécaniciens de voies	791,114 37
87	Frais des remises de locomotive—Voies	340,801 71
88	Combustible pour locomotives de voie	2,279,326 67
89	Eau pour locomotive de voie	64,691 66
90	Lubrifiants pour locomotives de voie	32,157 61
91	Autres fourniturets pour locomotives de voie	19,777 83
94	Employés de trains	920,660 53
95	Fournitures de trains et dépenses	243,523 32
96	Enclenchements, signaux, etc.—Service	12,496 94
97	Signaleurs aux croisement et préposés aux barrières	20,232 33
98	Service de pont-levis	3,478 02
99	Enlèvements des débris d'accidents	36,954 09
100	Télégraphe et téléphone—Service	15,288 78
101	Service du matériel flottant	58,420 80
103	Papeterie et impressions	77,156 73
105	Divers	49,875 54
106	Pertes et dommages—Marchandises	84,431 47
107	" " —Bagage	737 62
108	Dommages aux propriétés	20,485 26
109	" au bétail sur l'emplacement de la voie	3,444 10
110	Blessures reçues par des voyageurs	18,597 10
111	Service des voies communes—Dt	13,623 45
		$ 7,340,844 64
	Av.	
No. 84	Services des voies communes et tête de lignes—Av.	52,982 18
		$ 7,287,862 46

T. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

S L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

N° 7—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES GÉNÉRALES.—Exercice clos le 31 mars 1914.

		$ c.
N° 113	Appointements et frais des fonctionnaires en général	34,353 42
114	Appointements et frais des commis et subalternes	127,685 30
115	Fournitures et frais des bureaux en général	5,012 40
116	Frais de justice	11,915 29
118	Frais du service des secours	9,400 00
119	Pensions	94,355 36
120	Impressions et papeterie	21,249 47
121	Autres frais	6,100 70
		$ 310,251 94

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

S L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

N° 8.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE DES APPROVISIONNEMENTS GÉNÉRAUX.—Exercice clos le 31 mars 1914.

Dr.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
A balance, 31 mars 1913	.....	1,465,157 78	Par distrib. au cours de l'exerc. clos le 31 mars 1914	4,876,542 99	
Achats de l'exercice clos le 31 mars 1914	5,341,493 52		Vente de matériel, combustible, etc	93,000 65	
Frais provenant des autres départements	549,758 12		Vente de vieux materiel	313,590 11	
Main-d'œuvre	62,798 84				5,283,133 75
Appointements du personnel	43,807 57				
		5,997,858 05	Balance—		
			Réserves ordinaires, combustible compris	1,380,126 64	
			Matériel pour la voie et les ponts	799,755 44	
					2,179,882 08
		7,463,015 83			7,463,015 83

C. J. BURNS,
Vérificateur des dépenses.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

31 mars 1914.

N° 9—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BILAN GÉNÉRAL.—Exercice clos le 31 mars 1914.

Dt.	$ c.	$ c.
A caisse	6 20	
Approvisionnements généraux	2,179,882 08	
Chefs de gare	193,262 58	
Rece. général—Compte du fonds de prévoyance	1,184,437 31	
Compte en suspens du vérificateur	133,982 08	
Compte de caisse en transit	27,426 15	
En magasin	35,060 72	
Marchandises non réclamées	1,300 16	
Pertes et dommages—Compte des marchandises en suspens	16,864 12	
Compte de prêt pour rails	23,647 23	
Compte de renouvellement du matériel	823,265 69	
Compte de Campbellton—Frais, voie et équipement en suspens	4,800 00	
Frais, voie et équipement—Wagons-réfrigérants à voyageurs	3,389 46	
Frais, voie et équipement—Matériel roulant, en suspens	1,000,871 70	
Compte de marchandises en transit	3,628 84	
		5,631,824 32
A grand-livre des compagnies et des particuliers—		
Ligne de la côte atlantique	132 19	
Armour Car Lines	25 78	
H. & A. Allan	696 12	
Station Aulac	16 76	
Atlantic & Lake Superior Railway	1,414 03	
Atlanta, Birmingham and Atlantic Railway	52 61	
American Refrigerator Transportion Company	27 16	
Atcheson, Topeka and Santa Fe Railway	7 46	
Ann Arbor Railway	30 56	
Alabama Great Southern Railway	42 08	
Vapeur "Amelia"	0 70	
Austin Lumber Company	272 46	
Atlantic Sugar Refining Company	118 11	
Arizona Eastern Railway	10 02	
Boston and Maine Railway	514 23	
Baltimore and Ohio Railway	326 94	
Boston and Albany Railway	16 43	
A reporter	3,703 64	5,631,824 32

Av.	$ c.	$ c.
Par Dominion du Canada	5,467,328 29	
Fonds de prévoy. des employés de l'Intercolonial du. de f. de l'Ile-du-Prince-Edouard	389,221 76	
Compte de marchandises en transit	.....	
Compte de renouvellement de rails	236,582 79	
Compte de renouvel. d'as. contre le feu (Edifices, aménagements, terrains, etc)	156,272 96	
		6,249,405 80
Par grand-livre des particuliers et des compagnies.		
Acadia Sugar Refinery Co	1,586 30	
Amherst Malleable Iron Company	40 42	
Beersville Railway & Coal Company	216 20	
J. Harvey Brownell	72 72	
Canadian Express Company	901 76	
Cumberland Railway and Coal Company	169 00	
Chatham Railway	0 07	
Canadian Oil Companies	86 35	
Customs Department	5 42	
Colonial Granite Company	57 50	
Cornwall and York Cotton Mills Company	114 78	
Canadian Car and Foundry Company	2,987 81	
John J. Campbell	247 45	
Coldbrook Realty and Development Company	1,155 62	
Colonial Coal Company	1,361 21	
Coldbrook Excelsior Works	238 76	
Dubs and Company	98 63	
Ministère de l'Agriculture	21 04	
Dominion Iron and Steel Company	471 04	
W. H. Duffy	288 85	
Elmsdale Company	1,190 18	
T. E. Fernald and Company	223 50	
Finch, Pruyn & Company	11,581 50	
W. A. Fraser	96 00	
Grand Lake Lumber Company	383 00	
Chef des magasins	43 70	
H. J. Garson and Company	253 34	
L. Goodspeed and Son	207 44	
A reporter	24,099 59	6,249,405 80

N° 9—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

N° 9—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

Dr.	$ c.	$ c.
Report	3,703 64	5,631,824 32
Bangor and Aroostook Railway	7 06	
Buffalo, Rochester and Pittsburg Railway	158 50	
Bessemer and Lake Erie Railway	1 49	
Bay of Quinte Railway	3 02	
Caraquet Railway	13,775 97	
Cape Breton Railway	334 10	
Canadian Pacific Railway (En général)	44,491 58	
Charlottetown Steam Navigation Company	43 50	
Canadian Pacific Railway (Division New-Brunswick)	7,908 91	
Central Vermont Railway	254 36	
Canada Iron Corporation	1,473 78	
Canadian Northern Railway System	2,931 23	
Cincinnati, Hamilton and Dayton Railway	15 85	
Cleveland, Cincinnati, Chicago and St. Louis Railway	1,100 40	
Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway	87 93	
Chicago, St. Paul, Minneapolis and Omaha Railway	56 45	
Cincinnati Northern Railway	63 93	
Chicago and North Western Railway	202 41	
Canada Railway News Company	9 09	
Chicago and Alton Railway	429 60	
Cincinnati, New Orleans and Texas Pacific Railway	34 00	
Chicago, Rock Island and Gulf Railway	2 38	
Chicago, Burlington and Quincy Railway	31 58	
Chicago Refrigerator Despatch Line	5 22	
Central Railroad of New Jersey	47 85	
Chesapeake and Ohio Railway	62 41	
Choctaw, Oklahoma and Gulf Railway	16 00	
Colorado and Southern Railway	0 82	
Cudahy Refrigerator Line	1 66	
Chicago and Eastern Illinois Railway	131 21	
Canadian Locomotive Company	197 52	
City of Moncton	75 00	
Cavicchi and Pagano	119 45	
Chicago, New York and Boston Refrigerator Company	19 61	
Chicago, Indianapolis and Louisville Railway	30 30	

Av.	$ c.	$ c.
Report	24,099 59	6,249,405 80
Abner Gordon	161 79	
General Car and Machinery Works	832 70	
Charles and Davidson Hill	359 81	
T. A. Hurley	168 09	
Havelock Mineral Springs Company	221 72	
E. W. Hewrtley	174 04	
Imperial Oil Company (Garage, New-Glasgow)	262 43	
Imperial Oil Company (Garage Campbellton)	152 59	
Iron Rock Crushed Stone Company	3 08	
International Harvester Company	193 10	
Johnson and McDonald	452 85	
J. A. Kirkpatrick	248 50	
London Guarantee and Accident Company	80	
LeB. D. Lockhart	144 24	
W. S. Loggie and Company	59 77	
J. A. Likely	1,724 34	
La Cie Industrielle de Rimouski	489 42	
P. Lyall and Son, Construction Company	432 93	
La Compagnie de Fonderie et Machineries	149 00	
Minude Coal Company	1 30	
Nap. Mercier	11 50	
W. H. Miller	154 00	
Miramichi Lumber Company	185 67	
Montreal Locomotive Works	40 00	
R. W. Mayer	1 00	
F. M. Murray	158 27	
Mapleleaf Lumber Company	95 22	
D. H. McKay	60 07	
W. A. McKay and Company	138 00	
McLean Milling Company	505 08	
Dan McNeil and Sons	378 97	
H. E. McArthur	198 10	
J. M. McGrath	333 14	
New Brunswick Telephone Company	14 62	
Nova Scotia Carriage and Motor Car Company	117 48	

Chicago, Cincinnati and Louisville Railway	1 26	
Chicago, Indiana and Southern Railway	55 15	
Central New England Railway	0 22	
Colchester Coal and Railway Company	369 35	
Chicago, Rock Island and Pacific Railway	292 41	
Chicago Great Western Railway	227 68	
J. H. Corbett	50 61	
Chicago, Peoria and St. Louis Railway	11 55	
Coal Blast Transportation Company	2 77	
Colorado Southern, New Orleans and Pacific Railway	9 07	
Copper Crown Company	45 13	
Central of Georgia Railway	25 03	
F. A. Cutting Car Company	5 34	
Charleston and Western Carolina Railway	1 20	
Cité de Saint-Jean	97 40	
Canada and Gulf Terminal Railway	4,893 27	
Chicago Junction Railway	8 70	
Cudahy Milwaukee Refrigerator Line	19 66	
Canada Cement Company	152 00	
Carolina, Clinchfield and Ohio Railway	4 55	
Chicago, Terre Haute and South-eastern Railway	0 30	
Chicago River and Indiana Railway	0 76	
Calumet, Hammond and Southeastern Railway	0 06	
California Despatch Line	0 44	
Cook Construction Company, and Wheaton Brothers	128 44	
Canada Line	3 71	
Canadian Transfer Company	10 00	
Dominion Tar and Chemical Company	4 66	
Ministère de la Justice	3 77	
Ministère des Travaux publics	2,656 87	
Ministère de la Marine et des Pêcheries	81 15	
Ministère de la Milice et de la Défense	1,250 04	
Dominion Atlantic Railway	7,045 78	
Dominion Coal Company	676 49	
Delaware and Hudson Company	333 91	
Delaware, Lackawanna and Western Railway	65 74	
Duluth South Shore and Atlantic Railway	23 76	
Davison Lumber Company	10 10	
Dominion Express Company	138 10	
Ministère des Travaux publics (Compte du matériel)	28,586 0	
Detroit, Toledo and Ironton Railway	23 80	
Alfred Dickie Lumber Company	86 45	
Denver and Rio Grande Railway	5 09	
Detroit and Toledo Shore Line	10 04	
T. A. S. DeWolfe and Son	128 42	
M. P. and J. T. Davis	40 08	
A reporter	125,414 17	5,631,824 32

Nova Scotia Clay Works	147 78	
Northfield Coal Company	4 25	
Prince Edward Island Railway	96 26	
Portland Rolling Mills	413 13	
Quebec Construction Company	51 44	
Reed Company Ltd	175 66	
Restigouche Lumber Company	7 10	
Savoie et Compagnie	387 62	
Standard Clay Products	600 25	
Enoch Steeves	194 75	
Main-d'œuvre de Station de Saint-Jean	488 45	
James Stevenson	134 82	
Charles P. Stephen	78 50	
Stephen Brothers	169 32	
Swift and Company (Garage)	105 55	
E. Sinclair Lumber Company	255 60	
B. L. Tucker	184 69	
Ville de New-Glasgow	80 00	
S. E. Vaughan and Company	891 00	
Alex. Watson	356 00	
York and Sunbury Milling Company	43 45	
		37,588 83
Grand-livre des particuliers et compagnies — En suspens:—		
Dominion Iron and Steel Company	299 70	
Ministère des Chemins de fer et Canaux	13,664 56	
Frankel Brothers	51 87	
H. J. Garson and Company	0 50	
Chemin de fer National-Transcontinental	302 11	
Nova Scotia Car Works	930 17	
O'Brien, Doheny Company	663 36	
Portland Rolling Mills	296 25	
		16,208 52
Grand-livre du trafic:—		
Atchison, Topeka and Sante Fe Railway	442 62	
Boston and Maine Railroad	2,758 23	
Boston and Albany Railway	23 39	
Canadian Northern Railway	1,006 91	
Chicago, Rock Island and Pacific Railway	270 92	
Chicago, Burlington and Quincy Railway	542 56	
Chicago Great Western Railway	605 54	
Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway	3,703 15	
Cleveland, Cincinnati, Chicago and St. Louis Railway	7 44	
William Cuthbertson	25 98	
A reporter	9,386 74	6,303,203 15

N° 9—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

BILAN GÉNÉRAL.—Exercice clos le 31 mars 1914—*Suite.*

DT.	$ c.	$ c.
Report	125,414 17	5,631,824 32
Département du Travail et du Commerce	10 70	
Département du Service Naval	238 53	
Duluth, Winnipeg and Pacific Railway	6 84	
Erie Railway	326 92	
Eastern Steamship Company	7 14	
Elgin, Joliet and Eastern Railway	82 79	
Capitaine J. A. Farquhar	9 60	
Fort Worth and Denver City Railway	2 49	
Fredericton and Grand Lake Railway	739 05	
Grand Trunk Railway	25,375 80	
Galena Signal Oil Company	619 85	
Green Bay and Western Railway	3 44	
Galveston, Harrisburg and San Antonio Railway	4 32	
Gulf Colorado and Santa Fe Railway	64	
Great Northern Railway Line	158 28	
Georgia Southern and Florida Railway	7 77	
Chemin de fer du Grand-Tronc — En suspens	98 75	
Grand Rapids and Indiana Railway	20 62	
Georgia and Florida Railway	1 98	
Gulf and Ship Island Railway	3 99	
Gilmore and Pittsburg Railway	2 35	
Gray, Smith and Baird	34 00	
Norton Griffiths Dredging Company	774 50	
Georgia Southwestern and Gulf Railway	28	
Halifax and South Western Railway	131,296 24	
Hampton and St. Martin's Railway	415 78	
Hocking Valley Railway	16 78	
W. C. Hunter	300 00	
Houston and Texas Central Railway	4 59	
Hood's Quarry Company	81 78	
Hibbard Construction Company	85 65	
Illinois Central Railway	267 23	
Imperial Oil Company	75 38	
Indiana Harbour Railway	376 70	
Idaho and Wahington Northern Railway	2 24	
Kent Northern Railway	6,795 44	
Kansas City, Mexico and Orient Railway	10 78	
Kansas City Southern Railway	28 39	
Kingan Refrigerator Line	11 46	
Londonderry Iron and Mining Company	21,370 37	
Lehigh Valley Railway	42 64	

AV.	$ c.	$ c.
Report	9,386 74	6,303,203 15
Duluth South Shore and Atlantic Railway	67 93	
Furness, Withy and Company	92 34	
Great Northern Railway	3,633 08	
Grand Trunk Pacific Railway	1,491 61	
Halifax and South Western Railway	144 95	
J. F. Healy	8 50	
Illinois Central Railway	1,633 89	
Interprovincial Navigation Company	13 80	
Maine Central Railway	5,785 52	
Minneapolis, St. Paul and Sault Ste. Marie Railway	727 33	
Northern Pacific Railway	1,262 74	
New York Central and Hudson River Railway	63 78	
New York, New Haven and Hartford Railway	430 88	
Pennsylvania Railroad	91 54	
Pickford and Black	404 80	
Quebec Central Railway	89 46	
Salisbury and Albert Railway	19 42	
Temiskaming and Northern Ontario Railway	96 01	
Toronto, Hamilton and Buffalo Railway	8 62	
Wabash Railroad	255 95	
		25,708 89
Grand-livre du service des wagons:—		
Cleveland Cliffs Iron Company	27 08	
Evansville, Suburban and Newburgh Railway	1 50	
Kansas Southern and Gulf Railway	90	
New York Central Lines	16 20	
New Orleans, Mobile and Chicago Railway	2 80	
Chemin de fer National-Transcontinenta	150 00	
Piedmont Railway	4 05	
		202 53
Grand-livre des loyers:—		
Canada Railway News Company	833 25	
T. B. Cochrane	3 52	
Dominion Express Company	6 25	
Dos. L. LeBlanc	20	
Calder, Fraser and Company	1 00	

Louisiana Western Railway	4 81	
Louisville and Nashville Railway	29 23	
Lake Shore and Michigan Southern Railway	2,100 82	
Long Island Railway	2 00	
Lake Erie and Western Railway	297 13	
R. S. Low	96 10	
Lotbinière Lumber Company	3 25	
Moncton and Buctouche Railway	2,054 81	
Michigan Central Railway	724 56	
Maine Central Railway	36 22	
John Murphy	11 45	
Montmagny Light and Pulp Company	756 09	
Thomas Malcolm	4,925 48	
Merchants Despatch Transportation Company	10 75	
Missouri Pacific Railway	49 95	
Minneapolis, St. Paul and Sault Ste. Marie Railway	61 19	
Missouri, Kansas and Texas Railway	91 34	
Maritime Coal, Railway and Power Company	3 30	
Maryland and Pennsylvania Railway	06	
Metropolitan Steamship Company	31 88	
Miramichi Quarry Company	1 75	
Morgan's Louisiana and Texas Railway	1 07	
Mather Stock Car Company	20 85	
Minneapolis and St. Louis Railway	203 09	
Mobile and Ohio Railway	120 37	
Millerton Station	333 73	
Moncton Construction Company	901 41	
Roger Miller and Sons	236 00	
J. Mattatall and Sons	14 85	
A. McPherson and Son	16 15	
H. F. McDougall	308 46	
Reid McManus	10 00	
Nelson McDougall	75 00	
J. J. McDonald, succession	15 69	
New Brunswick Coal and Railway Company	20 38	
New York Central and Hudson River Railway	1,530 02	
Newfoundland Railway	358 02	
New York, New Haven and Hartford Railway	502 96	
New York, Chicago and St. Louis Railway	181 03	
Nova Scotia Steel and Coal Company	10,227 59	
New Brunswick and Prince Edward Island Railway	9,466 00	
Northern Pacific Railway	9 93	
National Despatch—Great Eastern Line	98 25	
Northern Central Railway	4 06	
Norfolk and Western Railway	142 35	
New Orleans and Northeastern Railway	1 37	
New York, Ontario and Western Railway	1 20	
A reporter	351,218 25	5,631,824 32

Atlantic Sugar Refining Company	1 00	
George Lovett	1 25	
G. L. Tullock	1 00	
Colonial Coal Company	5 00	
D. Chisholm	5 00	
Alfred Blake	20 00	
Mme P. Hessian	1 00	
		878 47
Avances:—		
Moncton Carpet and Furniture Company	15 50	
		15 50
A reporter		6,330,008 54

N° 9—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

BILAN GÉNÉRAL.—Exercice clos le 31 mars 1914—*Suite.*

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Report	351,218 25	5,631,824 32	Report		6,330,008 54
Nova Scotia Construction Company	942 99				
Congrès National du Travail	446 40				
North Shore Line	13 50				
Norfolk Southern Railway	5 38				
New York, Susquehanna and Western Railway	23				
Norwood and St. Lawrence Railway	6 20				
Northern New Brunswick and Seaboard Railway	408 62				
New Brunswick Cold Storage Company	119 75				
New Brunswick Pulp and Paper Company	20 35				
Nashville, Chattanooga and St. Louis Railway	33 77				
New Orleans, Mobile and Chicago Railway	9 29				
New Orleans, Texas and Mexico Railway	8 51				
Nova Scotia Car Works	20 69				
National Railways of Mexico	975 05				
Oregon-Washington Railway and Navigation Company	1 84				
Oregon Short Line Railway	12 32				
O'Brien, Doheny Company	130 00				
Ministère des Postes	81,831 14				
Main-d'œuvre de la station de Pictou	200 00				
Pennsylvania Railroad	318 80				
Price Brothers	1,336 02				
Pittsburg, Cincinnati, Chicago and St. Louis Railway	46 47				
Pennsylvania Company	443 19				
Père Marquette Railway	276 38				
Pittsburgh and Lake Erie Railway	167 09				
Philadelphia and Reading Railway	104 76				
Philadelphia, Baltimore and Washington Railway	86				
Pickford and Black	162 99				
Pittsburgh, Shawmut and Northern Railway	15 10				
Pirie and Sinkevitz	13 55				
F. Puddington	40 92				
Pacific Fruit Express	1 94				
Peerless Transit Line	6 07				
Phillips, Mutch and McLean	6 15				
Quebec Central Railway	7,196 93				
Quebec, Montreal and Southern Railway	118 50				
Quebec and Lake St. John Railway	70 67				

Quebec Contracting Company	701 40					
Rutland Railroad	27 22					
Ryan and MacDonnell	2,736 29					
Rockingham Station	3 00					
Robert Reford and Company	3 32					
Railway Automatic Car Company	61 40					
Renous Bridge Lumber Company	47 78					
E. R. Reid	13 50					
Swift Refrigerator Line	14 60					
Sackville Station	65 97					
Salisbury and Harvey Railway	69,629 11					
Southern Pacific Railway	12 17					
Southern Railway	508 75					
St. Wenceslas Station	7 77					
John Simon	3 00					
Seaboard Air Line	6 00					
St. Louis and San Francisco Railway	924 48					
St. Louis, Iron Mountain and Southern Railway	10 75					
St. Louis Southwestern Railway	3 17					
St. Joseph and Grand Island Railway	3 84					
Gare Sainte-Monique	10 00					
Santa Fe Refrigerator Despatch	89 86					
J. B. Sangster	4 59					
Gare Sussex	25 00					
San Antonio and Aransas Pass Railway	1 21					
Shippers Refrigerator Car Company	34					
Sandusky Grain Company	1 30					
St. John and Quebec Railway	10,362 88					
C. E. Smith	313 50					
Soper and McDougall	351 64					
A. A. Sutherland	193 29					
Sydney Lumber Company	27 64					
St. Lawrence Pulp and Paper Company	46					
Temiscouata Railway	16 22					
Texas and Pacific Railway	20 58					
Toronto, Hamilton and Buffalo Railway	1 75					
Transcontinental Railway	8,045 01					
Toledo, St. Louis and Western Railway	37 85					
Toledo and Ohio Central Railway	4 28					
Toledo, Peoria and Western Railway	2 54					
Texas and New Orleans Railway	4 13					
D. Tremblay	123 29					
F. M. Tweedie	49 90					
Toronto Construction Company	429 75					
Temiskaming and Northern Ontario Railway	71 94					
Trinity and Brazos Valley Railway	27 18					
Tennessee Central Railway	1 59					
Tremont and Gulf Railway	15 11					
Terminal Railroad Association of St. Louis	09					
A reporter	541,737 11	5,631,824 32	A reporter			6,330,008 54

N° 9—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

BILAN GÉNÉRAL.—Exercice clos le 31 mars 1914—*Suite.*

Dt.	$ c.	$ c.	Av.		
Report	541,737 11	5,631,824 32	Report		6,330,008 54
Travaux techniques à Truro	473 31				
Vandalia Railroad	36				
Vicksburg, Shreveport, and Pacific Railway	5 06				
Union Pacific Railway	34 74				
Virginian Railroad	2 03				
Union Tank Line	41				
Francois Vaillancourt	34 20				
Wabash Railway	459 11				
A. N. Whitman and Son	75 00				
E. A. Wallberg	2 97				
Wallace Stone Quarry Company	25 34				
Wabash-Pittsburg Terminal Railway	11 55				
Western Maryland Railway	14 24				
Washington Southern Railway	6 00				
Robert Wilson	110 15				
White City Refrigerator Despatch	1 30				
Wichita Falls and North Western Railway	11 27				
Western Pacific Railway	3 28				
Wisconsin and Michigan Railway	2 04				
Zanesville and Western Railway	15 85				
		543,025 32			
Gr.-livre, particuliers et compagnies—En suspens:—					
Ventes au comptant—Garde-magasin en chef	82 01				
Canada and Gulf Terminal Railway	1 38				
Nova Scotia Construction Company	930 17				
Prince Edward Island Railway	221 22				
Wentworth Gypsum Company	18 00				
		1,252 78			
Grand-livre du trafic:—					
H. & A. Allan	638 78				
Canadian Pacific Railway	41,119 43				
Cunard Steamship Line	98 74				
Dominion Steamship Line	105 19				
Dominion Coal Company	26,387 27				
Ministère de la Milice et de la Défense	0 97				
Dépt. du Travail et du Commerce, E.-U A	6 65				
Ministère de l'Agriculture, Province du Nouveau-Brunswick	20 00				

Ministère de l'Agriculture, Province de la Nouvelle-Ecosse	10 00				
Chemin de fer du Grand-Tronc	45,512 08				
Compagnie Générale Transatlantique	4 95				
Hamburg-American Line	1,099 38				
A. G. Jones and Company	9 50				
Northern New Brunswick and Seaboard Railway	3,464 46				
Prince Edward Island Railway	546 66				
Reid Newfoundland Railway	22,573 69				
Robert Reford Company	82 44				
Salvation Army	581 54				
Uranium Steamship Company	2,107 07				
		144,368 80			
Grand-livre, service des wagons:—					
Acadia Coal Company	7 50				
Albany and Hudson Railway	4 25				
Aberdeen and Rockfish Railway	5 40				
Atlantic and Western Railway	3 60				
Atlanta and St. Andrews Bay Railway	7 20				
Arkansas South Eastern Railway	9 45				
Boyne City, Gaylord and Alpena Railway	18 00				
Brinson Railway	7 65				
Chicago, Cincinnati and Louisville Railway	137 25				
Central Indiana Railway	0 05				
Cincinnati, Georgetown and Portsmouth Railway	17 55				
Cincinnati, Bluffton and Chicago Railway	3 15				
Columbus and Southern Railway	1 60				
Canada and Gulf Terminal Railway	964 05				
Chicago and Wabash Valley Railway	4 50				
Cape Girardeau Northern Railway	1 35				
Dominion Atlantic Railway	21 00				
Durham and South Carolina Railway	1 80				
Dayton, Lebanon and Cincinnati Railway	2 25				
East Carolina Railway	4 20				
Fernwood and Gulf Railway	0 45				
Genessee and Wyoming Railway	14 40				
Greenville and Knoxville Railway	1 35				
Halifax and South Western Railway	23 00				
Jamestown, Chautauqua and Lake Erie Railway	45 50				
Jamestown, Westfield and Northwestern Railway	4 95				
Kansas City, Mexico and Orient Railway	6 90				
Kanawha and West Virginia Railway	3 60				
Lehigh and New England Railway	1 80				
Lorain, Ashland and Southern Railway	13 80				
Muscatine North and South Railway	8 55				
Missouri, Oklahoma and Gulf Railway	42 30				
Missouri and North Arkansas Railway	49 05				
A reporter	1,437 45	6,320,471 22	A reporter		6,330,008 54

N° 9—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

BILAN GÉNÉRAL.—Exercice clos le 31 mars 1914—*Suite.*

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Report	1,437 45	6,320,471 22	Report		6,330,008 54
New York, Susquehanna and Western Railway	4 05				
New Orleans and Great Northern Railway	6 75				
Northern New Brunswick and Seaboard Railway	467 55				
New Jersey and Pennsylvania Railway	13 95				
Pittsburg, Shawmut and Northern Railway	26 10				
Potato Creek Railway	5 40				
Pittsburg and Susquehanna Railway	4 05				
Register and Glenville Railway	1 75				
Randolph and Cumberland Railway	6 90				
St. Joseph Valley Railway	0 45				
St. Louis, Brownsville and Mexico Railway	2 70				
Savannah and Statesboro Railway	4 20				
Sandersville Railway	2 80				
Sydney and Louisburg Railway	859 35				
Stuttgart and Rice Belt Railway	1 40				
Temiscouata Railway	23 00				
Temiskaming and Northern Ontario Railway	23 40				
Union Railroad	31 95				
Valdosta, Moultrie and Western Railway	1 35				
Wheeling and Lake Erie Railway	90				
White River Railroad	8 10				
Williamsport and North Branch Railroad	10 80				
		2,944 35			
Grand-livre, loyers:—					
Canadian Express Company	5 00				
Charles A. Elder	0 03				
Miramichi Steam Navigation Company	25 00				
Ministère des Postes	1,166 66				
Ministère des Postes	6 25				
Oliver McGinnis	0 17				
R. McDonald	5 67				
George Scott	17 01				
Canadian Express Company	6 25				
J. M. O'Brien	12 50				
E. Tiffin	26 50				
Edmund White	5 00				
Wm. Barrie	53 67				
Canadian Pacific Railway	20 83				
Canadian Pacific Railway	645 80				
Canadian Express Company	0 02				

Vapeur *Granville*	25 00	
Dame Ryan	70 00	
Canadian Express Company	0 48	
Miramichi Steam Navigation Company	210 00	
Albert Gunn	84 00	
James Elliott	208 00	
Joseph Coté	26 00	
David Rouleau	8 00	
Emélie Saint-Laurent	221 00	
Malcolm Samson	2 00	
C. Vellieux	36 00	
N. Lamontagne	7 50	
Dame C. W. Carrier	252 00	
Olivier Gingras	63 00	
Mlles Camire	12 00	
Maurice Camire	11 00	
Dame J. Atkinson	105 00	
Dame L. Roberge	112 00	
James Cloutier	42 00	
George Cloutier	42 00	
Frank Cloutier	4 50	
A. Bégin	208 00	
Jean Lemothe	54 00	
Corporation du Séminaire de Rimouski	2 00	
Hiram D. McLean	1 00	
Hiram D. McLean	10 00	
Nathaniel W. Pushie	15 00	
Miramichi Lumber Company	30 00	
Robert F. Barclay	5 00	
James Comeau	20 80	
George A. Mason	10 00	
Arthur S. Comeau	5 00	
Ville de Fraserville	1 00	
Ville de Sydney	1 00	
Mills Eveleigh Company, Ltd	5 00	
Spencer Brothers and Turner	5 00	
Ministère des Travaux publics du Canada	1 84	
Dominion Iron and Steel Company	130 00	
Mapleleaf Telephone Company	2 00	
J. A. R. Weir	11 00	
Mme Agnes Weir	2 00	
Thomas Sharp	3 00	
Henry O'Leary	4 00	
Mme Charles Gallagher	1 00	
E. S. Vye	0 25	
James Sproull	1 00	
Robert O'Leary	4 00	
Thomas Robinson	2 00	
Succession de Mme Desmond	4 00	
A reporter	4,076 73	6,323,415 57

A reporter		6,330,003 54

N° 9—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Fin.*

BILAN GÉNÉRAL.—Exercice clos le 31 mars 1914—*Fin.*

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c	$ c.
Report	4,076 73	6,323,415 57	Report		6,330,008 54
Succession de Mme J. Williams	4 00				
Malcolm Patterson	4 00				
John R. Stewart	1 25				
William Young	8 00				
Charles Richards	4 00				
Succession de Patrick McCourt	1 00				
Municipalité de Amqui	1 00				
Succesion de D. McEvoy	5 00				
Ville de Campbellton	0 25				
James E. Kelly	6 00				
N. Pushie	8 00				
M. McLean	15 00				
James A. Kirkpatrick	2 00				
John Pineault	1 00				
John C. Gass	15 00				
George Stone	15 00				
John Legere	15 00				
J. H. Hickman	5 00				
Wm. Currie	17 00				
LeClaire et D'Aigle	1 00				
D. M. Grant	4 00				
W. F. Napier	4 00				
Chas. Love	2 00				
Ville de Dalhousie	1 00				
Nova Scotia Telephone Company	0 42				
H. F. McDougall	5 00				
Norman C. McKay	1 00				
W. R. Steeves	0 79				
G. W. White	3 75				
James H. Adams	2 00				
George Cooper et J. P. Cunningham	12 50				
Robert Crawford	4 00				
B. N. T. Underhill	4 00				
Archibald Fraser	1 00				
H. McC. Hart	30 00				
Thomas Belanger	3 00				
Syndics de la Y. M. C.A., Campbellton	10 00				
Siméon Fortin	2 00				
William R. Wilson	2 00				
Sydney et Louisburg Railway	800 00				
I. B. Shaffner	5 00				

Ralph W. Eastwood	10 00				
Ville de Rimouski	6 00				
Ville de Fraserville	1 00				
Thomas S. Patillo	1 00				
Earnest O. Dufault	5 00				
		5,125 69			
Avances—					
H. M. Stevens	5 06				
A. R. Smith	20 00				
A. M. McLellan	16 65				
T. W. Butler	500 00				
R. W. Hewson	765 00				
W. C. Chalmers	30 00				
H. J. McGrath	23 05				
J. K. McGrath	50 00				
C. Coulombe	57 52				
		1,467 28			
		6,330,008 54			6,330,008 54

MONCTON, N.-B.
E. ET O. E.,

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

N° 10—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT DES RECETTES ET DES DÉPENSES.—Exercice clos le 31 mars 1914.

Dépenses.		$ c.	Recettes.	$ c.
Entretien et construction de la voie..		1,973,377 89	Reçu sur crédits officiels au compte des dépenses d'exploitation de l'Intercolonial, du ministère des Chemins de fer et Canaux.....	12,867,249 00
Entretien de l'outillage..		2,802,488 70	Balance de crédit au compte du renouvellement de l'outillage au 1er avril 1913....	1,339 77
Dépense de trafic.....		283,268 01	Comptant reçu p. vente de vieux mat. roulant	30,840 88
Dépenses de transport.....		7,287,862 46	Comptant reçu pour roues remplacées sous nouvelles locomotives.....	960 00
Dépenses générales.....		310,251 94	Solde au crédit du compte du renouv'lm à la suite d'incendies au 1er avril 1913....	102,763 17
Somme dépensée pour renouvellement du roulant.....		856,406 34	Solde au compte de renouv. des rails, au 1er avril 1913.....	228,926 52
Somme dépensée pour renouvellement des édifices, etc.....		6,490 21		
Somme dépensée pour renouvellement des rails, etc.....		142,343,73		
Balance:—		13,662,489 28	Solde :—	13,232,079 34
Compte du renouv. des rails.....	236,582 79			
Compte du renouv'lement de feu..	156,272 96			
		392,855 75	Compte de renouvellement de matériel...	823,265 6
		14,055,345 03		14,055,345 03

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

N° 11—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Compte de renouvellement de l'outillage.

	$ c.	$ cts.
Il y avait au 1er avril 1913, une balance, au crédit du compte de renouvellement de l'outillage, de	.....	1,339.77
Dans l'exercice clos le 31 mars 1914, on a crédité au compte du renouvellement de l'outillage, à charge des dépenses d'exploitation	.....	479,362.78
Argent reçu pour vente de vieux matériel roulant	.....	30,840.88
Argent reçu pour substitution de roues sous nouvelles locomotives	.....	960.00
On a imputé durant l'exercice au compte ci-dessus:—		
Frais encourus pour le placement de vieilles locomotives offertes en vente	35.16	
640 wagons fermés	774,730.00	
100 wagons plates-formes	107,000.00	
100 wagons convertibles Hart	128,912.00	
20 fourgons à conducteurs	37,600.00	
Coût de l'inspection de ces wagons, payé au cours de l'exercice clos le 31 mars 1914	3,390.80	
Matériel de freins à air fourni aux entrepreneurs pour la construction des wagons susmentionnés et des wagons actuellement en construction	24,816.44	
Montant dépensé aux ateliers de Moncton pour fourgons en cours de construction	8,129.29	
Matériel et main-d'œuvre fournis pour 50 wagons fermés construits aux ateliers de Moncton	15,213.04	
Matériel et main-d'œuvre pour la modification de wagons fermés en wagons à bestiaux	1,900.00	
Matériel et main-d'œuvre pour 1 flanger en construction aux ateliers de Moncton	689.86	
1 fourgon à bagages	7,500.00	
2 wagons-poste	23,120.00	
8 voitures de première classe	132,688.00	
2 voitures de 1ère classe et fourgons à bagages réunis	32,030.00	
Coût de l'inspection de ces wagons	1,775.95	
Matériel et main-d'œuvre pour 3 voitures de colons construites aux ateliers de Moncton	11,671.58	
Matériel et main-d'œuvre pour 20 fourgons à bagages fermés en cours de construction aux ateliers de Moncton	21,987.69	
Matériel de freins à air fourni aux entrepreneurs pour 3 fourgons à bagage	72.90	
Matériel et main-d'œuvre pour wagon officiel	2,396.17	
Pour munir de moteurs à éventails les voitures 'Connaught-lits' et 'Ungava'	111.24	1,335,769.12
Laissant un solde au crédit du compte de renouvellement de l'équipement, le 31 mars 1914		823,365.69

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

N° 12—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Compte de renouvellement des rails.

Il y avait au 1er avril 1913, une balance au crédit du compte de renouvellement des rails, de	$ 228,926 52
Durant l'exercice clos le 31 mars 1914, on a crédité au compte du renouvellement des rails, à charge des dépenses d'exploitation	150,000 00
	378,926 52
On a imputé durant l'exercice au compte ci-dessus	142,343 73
Laissant un solde au crédit du compte de renouvellement des rails, le 31 mars 1914	$ 236,582 79

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

N° 13—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Compte de renouvellement à la suite d'incendie.

Il y avait au 1er avril 1913, une balance au crédit du compte de renouvellement du combustible, de	$ 102,763 17
Dans l'exercice clos le 31 mars 1914, on a crédité au compte du renouvellement à la suite d'incendie pour dépenses d'exploitation	60,000 00
	162,763 17
On a imputé durant l'exercice au compte ci-dessus	6,490 21
Laissant un solde au crédit du compte de renouvellement à la suite d'incendie, le 31 mars 1914	$ 156,272 96

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

N° 14—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT de l'argent reçu, exercice clos le 31 mars 1914.

Balance en mains au 1er avril 1913		$43 05	Par montants déposés au crédit de l'hon. Receveur général du Canada durant l'exercice clos le 31 mars 1914		$15,671,117 67
Sommes reçues durant l'exercice et créditées comme suit :—			Laissant une balance en mains au 31 mars 1914, comme suit :—		
Chefs de gare	9,400,184 08		Pièces justificatives	5 26	
Grand-livre du trafic	3,458,831 26		Change	94	6 20
" " du service des wagons	426,918 59				
" " des particuliers et des comprgnies	1,448,908 17				
" " des loyers	912,686 95				
" " général	23,551 77				
		15,671,080 82			
		$15,671,123 87			$15,671,123 87

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des moyennes, exercice clos le 31 mars 1914.

Parcours des trains		1,456.97
" locomotives		10,234,923
Total du parcours des trains		8,344,470
" parcours des wagons		122,815,218
Gain moyen comparé au gain total—		Pour cent.
Revenu du transport		98.57
Revenu des opérations autre que transport		1.43
Total brut par mille de chemin de fer	dollars	8,839.27
" de locomotive	"	1.43
" de train-mille	"	1.54
" wagon-mille	cents	10.49
Dépense moyenne comparée en gain brut—		Pour cent.
Maintien de la voie et travaux d'art		16.95
" de l'équipement		21.76
Dépense du trafic		2.20
" du transport		56.59
" générale		2.41
Dépense par train-mille—		
Maintien de la voie et travaux d'art	cents	26.16
" de l'équipement	"	33.58
Dépense du trafic	"	3.39
" du transport	"	87.36
" générale	"	3.71
Total par train-mille	"	154.20
Dépense par mille de chemin de fer—		
Maintien de la voie et travaux d'art	dollars	1,498.57
" de l'équipement	"	1,923.51
Dépense du trafic	"	194,42
" du transport	"	5,002.07
" générale	"	212.94
Total par mille de chemin de fer	"	8,831 51
Locomotive et wagon, réparation par locomotive et wagon—		
Locomotives	"	2,294.84
Voitures à voyageurs	"	606.12
Wagons à marchandises	"	64.37

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TABLEAU COMPARATIF des principales marchandises rapportant du revenu, transportées sur le chemin de fer Intercolonial en 1912-1913 et 1913-1914.

Description	Exercice clos le 31 mars 1913.	Exercice clos le 31 mars 1914.
	Tonnes.	Tonnes.
Produits de l'agriculture—		
Grain	163,273	160,489
Farine	209,499	196,092
Pommes de nerre	47,530	52,688
Foin	79,998	62,872
Pommes, fruits et légumes	37,138	24,561
Autres produits de meunerie	56,571	54,076
Autres produits de l'agriculture	Nil	11,383
Coton	5,103	6,498
Produits des Animaux—		
Porcs et chevaux	9,032	9,586
Moutons et bestiaux	12,695	15,672
Agneaux	1,573	1,749
Viandes préparées	12,872	10,899
Volaille et gibier	691	643
Poisson	33,012	34,835
Huîtres et mollusques	2,297	3,423
Laine	2,420	3,042
Peaux et cuir	9,244	10,189
Autres produits des établissements de salaison	.....	37,701
Produits miniers—		
Houille et coke	1,323,096	1,305,047
Minérai	78,597	75,861
Sable, pierre, etc	227,605	194,126
Sel	10,242	10,082
Ardoise et granite	5,213	1,709
Phosphate	19,732	19,963
Autres produits miniers	.....	27,420
Produits forestiers—		
Bois	722,721	748,289
Ecorce	14,930	14,855
Bois de chauffage	58,114	45,839
Bois à pulpe	207,802	289,865
Pulpe de bois	26,358	36,355
Bardeaux	77,059	65,913
Autres produits forestiers	142,876	146,350
Produits de la fabrication—		
Pétrole et huiles	32,383	26,984
Sucre	66,874	66,785
Rails de fer et d'acier	133,126	143,501
Fer en gueuse et en loupe	88,178	111,335
Fer en tiges	56,236	19,876
Acier en loupe	121,747	80,766
Autres pièces de fonte et machines	70,409	74,059
Fer en barres et tôle	104,407	86,922
Brique, chaux et ciment	142,687	139,702
Instruments aratoires	11,559	10,689
Meubles	12,296	13,202
Effets d'immigrants	8,434	4,031
Divers	757,840	831,816
	5,203,469	5,287,740

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

S. L SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Relevé des recettes.

Mois.	Service des voyageurs.	Service des marchandises.	Postes et divers.	Total des recettes.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1913—				
Avril	321,573 20	788,349 36	50,867 21	1,160,789 77
Mai	315,212 29	745,084 03	38,986 81	1,099,283 13
Juin	357,833 92	697,847 44	54,114 12	1,109,795 48
Juillet	419,323 63	714,464 24	64,102 37	1,197,890 24
Août	422,707 78	702,432 54	51,929 49	1,177,069 81
Septembre	385,727 79	697,961 33	57,555 76	1,141,244 88
Octobre	300,005 84	755,129 54	59,293 69	1,114,429 07
Novembre	232,804 90	749,369 47	65,813 57	1,047,987 94
Décembre	287,563 76	735,623 07	70,973 22	1,094,160 05
1914—				
Janvier	235,515 37	588,483 11	56,324 32	880,322 80
Février	181,528 61	576,048 37	52,342 05	809,919 03
Mars	215,081 66	718,797 83	111,777 31	1,045,656 80
1913–1914	$ 3,674,878 75	$ 8,469,590 33	$ 734,079 92	$12,878,549 00
1912–13	$ 3,438,447 32	$ 8,028,760 13	$ 517,275 24	$11,984,482 69

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E.,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Relevé des marchandises.

Mois.	Gare en gare.		Entier parcours.		Total.	
	Tonnes.	Nombre de milles.	Tonnes.	Nombre de milles.	Tonnes.	Nombre de milles.
1913—						
Avril	356,370	77,404,700	134,764	59,217,375	491,134	136,622,075
Mai	344,792	62,888,343	133,501	60,743,675	478,293	123,632,018
Juin	315,980	58,538,971	112,272	51,870,146	428,252	110,409,117
Juillet	336,702	52,244,099	119,764	63,987,889	456,466	116,231,988
Août	312,663	55,769,161	128,201	65,633,397	440,864	121,402,558
Septembre	315,937	59,250,465	110,870	55,830,385	426,807	115,080,850
Octobre	355,882	58,213,083	124,836	61,647,893	480,718	119,860,976
Novembre	316,798	58,820,344	137,874	68,335,327	454,672	127,155,671
Décembre	300,690	58,739,822	157,540	80,390,572	458,230	139,130,394
1914—						
Janvier	262,690	49,176,650	110,619	45,870,743	373,309	95,047,393
Février	266,335	60,990,983	99,945	42,514,373	366,280	103,505,356
Mars	298,739	55,475,826	133,976	59,188,081	432,715	114,663,907
1913-1914	3,783,578	707,512,447	1,504,162	715,229,856	5,287,740	1,422,742,303
1912-1913	3,913,373	766,076,712	1,290,096	636,390,814	5,203,469	1,402,467,526

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E.,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Relevé des voyageurs.

Mois.	De gare en gare.		Entier parcours.		Total.	
	Nombre.	Nombre de milles.	Nombre.	Nombre de milles.	Nombre.	Nombre de milles.
1913—						
Avril	289,608	9,152,644	31,756	10,107,892	321,364	19,260,536
Mai	297,680	9,906,728	31,898	11,310,252	329,578	21,216,980
Juin	316,295	12,231,777	34,573	10,491,566	350,868	22,723,343
Juillet	384,319	15,414,316	38,695	8,418,649	423,014	23,832,965
Août	423,127	17,082,782	35,503	7,583,512	458,630	24,666,294
Septembre	351,404	13,720,800	40,606	6,823,699	392,010	20,544,499
Octobre	302,692	10,246,139	28,360	5,466,719	331,052	15,712,858
Novembre	252,181	8,025,673	21,820	3,860,128	274,001	11,885,801
Décembre	300,272	10,583,571	25,371	5,556,534	325,643	16,140,105
1914						
Janvier	258,191	7,594,993	23,337	5,711,396	281,528	13,306,389
Février	207,435	6,106,474	14,083	3,696,985	221,518	9,803,459
Mars	254,278	7,357,201	20,027	6,344,866	274,305	13,702,067
1913-14	3,637,482	127,423,098	346,029	85,372,198	3,983,511	212,795,296
1912-13	3,448,411	121,021,370	314,704	73,610,336	3,763,115	194,631,706

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E.,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ indiquant la quantité des marchandises ci-dessous énumérées transportées par le chemin de fer Intercolonial au cours de l'exercice clos le 31 mars 1914.

Article.	Par voie de Montréal.	Par voie de Sainte-Rosalie.	Par voie de Saint-Jean.	Pour gares locales.	Totaux.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Sucre brut, allant vers l'ouest	1,852	1,419	.....	9,806	13,077
Sucre raffiné, allant vers l'ouest	8,470	8,813	1,609	24,388	43,280
Mdses en destination d'Europe, allant vers l'ouest, par voie de Halifax	10,791	5,813	18,927	29,674	65,205
Mdses en destination d'Europe, allant vers l'ouest, par voie de Saint-Jean	10,496	531	.....	9,506	20,533
Mdses en destination d'Europe, allant vers l'est par voie de Halifax	19,831	9,370	26,849	83,583	139,633
Mdses en destination d'Europe, allant vers l'est, par voie de Saint-Jean	16,965	710	.....	1,201	18,876
	Boisseaux.		Boisseaux.		Boisseaux.
Grain pour expédition p. voie de Halifax	724,117	.....	966,800	.....	1,690,917
Grain p. expédition p. voie de Saint-Jean	1,527,000	.....	.....	.....	1,527,000
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Poisson frais	4,424	2,424	3,435	9,361	19,744
Poisson salé	5,503	1,242	1,657	7,810	16,212
Houille	.....	26	.....	1,237,550	1,237,576

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ descriptif des marchandises transportées au cours de l'exercice clos le 31 mars 1914.

Article.	Nombre.	Tonnes.
Barils de farine	1,960,920	196,092
Boisseaux de grain	6,419,560	160,489
Bétail vivant	98,207	27,007
Bois de construction, mesure de surface, pieds	1,008,496,030	1,396,767
Houille et autre combustible	.....	1,350,886
Articles de fabrication	.....	1,213,108
Tous autres articles	.....	943,391
		5,287,740

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.
S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ de la houille transportée par le chemin de fer Intercolonial pendant l'exercice clos le 31 mars 1914.

De	Pour l'ouest.			Pour gares locales.	Total.
	Par voie de Saint-Jean.	Par voie de Sainte-Rosalie.	Par voie de Montréal.		
		Tonnes.		Tonnes.	Tonnes.
Stellarton	.....	26	.....	516,657	516,683
Westville	.....	.....	.....	32,783	32,783
New-Glasgow	.....	.....	.....	73,684	73,684
Point-Tupper	.....	.....	.....	126,808	126,808
North-Sydney	.....	.....	.....	53,369	53,369
Sydney-Mines	.....	.....	.....	13,724	13,724
Sydney	.....	.....	.....	12,987	12,987
Spring-Hill Jct	.....	.....	.....	183,527	183,527
Maccan	.....	.....	.....	186,466	186,466
Norton	.....	.....	.....	31,990	31,990
Harcourt	.....	.....	.....	1,718	1,718
McGivneys'	.....	.....	.....	3,837	3,837
		26		1,237,550	1,237,576

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.
S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

N° 1.—EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

COMPTE DU REVENU.—Exercice clos le 31 mars 1914.

Dépenses.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entretien des voies et de travaux d'art	26,486 98	Recettes des voyageurs	19,018 80
Balance	35,030 54	Recettes des marchanndises	41,336 45
		Recettes du serxice des postes	1,162 27
	61,517 52		61,517 52

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

N° 2.—EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ENTRETIEN DE LA VOIE.—Exercice clos le 31 mars 1914.

——	$ c.
Contrôle	1,824 60
Ballastage	219 49
Traverses	4,517 21
Rails	143 06
Autre matériel pour voie	1,406 08
Chaussée et voie	12,436 14
Enlèvement de la neige, du sable et de la glace	435 84
Ponts, viaducs et ponceaux	941 93
Passages à niveau, clôtures, fossés à bestiaux, écriteaux	2,098 26
Signaux et enclenchements	5 39
Bâtiments, installations et terrains	2,030 24
Outils et fournitures pour la voie	191 29
Papeterie	75 49
Autres dépenses	161 96
	26,486 98

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

N° 3.—EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BALANCE GÉNÉRALE.—Exercice clos le 31 mars 1914.

DT.	$ c.	AV.	$ c.
Département du matériel	7,000 10	Par compte de l'Etat	7,000 10

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

N° 4.—EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Mois.	Trafic des voyageurs.	Trafic des marchandises.	Poste.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1913—				
Avril	1,053 86	2,715 95	95 68	3,865 49
Mai	1,320 91	2,706 60	95 68	4,123 19
Juin	1,437 28	2,433 92	95 68	3,966 88
Juillet	2,127 81	2,719 19	96 91	4,943 91
Août	2,092 71	2,594 97	96 90	4,784 58
Septembre	3,120 61	4,632 29	96 91	7,849 81
Octobre	1,795 63	6,426 89	96 91	8,319 43
Novembre	1,435 11	4,831 48	96 90	6,363 49
Décembre	1,799 33	3,526 15	96 91	5,422 39
1914—				
Janvier	967 83	3,383 22	94 46	4,445 51
Février	834 18	2,660 16	95 68	3,590 02
Mars	1,033 54	2,705 63	103 65	3,842 82
	19,018 80	41,336 45	1,162 27	61,517 52

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

COMPTE DU CAPITAL.—Exercice clos le 31 mars 1914.

1913.	Dt	$ c.	$ c.	1913.	Av.	$ c.
31 mars....	Coût du chemin de fer de l'Ile-du-P.-E., à date	.....	8,790,794 06	Mar. 31...	Dominion du Canada.....	8,790,794 06
1914.						
31 mars....	Transbordeur, etc.....	117,412 30				
	Agrandissement des installations le long de la voie.....	9,163 30				
	Machines à Charlottetown.....	2,951 52		1914.		
	Construction première.....	5 00				
	Embranchement, de Harmony à Elmira.....	42 83	129,574 95	Mar. 31...	Dominion du Canada.....	129,574 95
			8,920,369 01			8,920,369 01

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.
31 mars 1914.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

COMPTE DU REVENU.—Exercice clos le 31 mars 1914.

DÉPENSES.	$ c.	RECETTES.	$ c.
Entretien de la voie et des trav. d'art	160,334 29	Voyageurs	183,649 79
Entretien du matériel	95,622 05	Marchandises	184,004 11
Trafic	5,943 46	Malles et messageries	29,120 87
Transport	292,182 66	Recettes diverses	12,841 97
Frais généraux	17,332 91		409,616 74
		Solde	161,798 63
	571,415 37		571,415 37

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART.—Exercice clos le 31 mars 1914.

	$ c.
N° 1. Superintendence	7,593 25
2. Ballastage	6,960 39
3. Traverses	25,387 21
4. Rails	304 74
5. Autres matériaux pour la voie	3,691 24
6. Chaussée et voie	67,730 38
7. Enlèvement de la neige et de la glace	12,192 58
9. Ponts, viaducs et ponceaux	3,942 29
10. Croisements à niveau et en dessous	0 25
11. Croisements à niveau, clotures, garde-bestiaux et écriteaux	7,734 82
12. Paraneige, parasable et abris contre la neige	1,604 60
13. Système d'enclenchement et de signaux	329 87
14. Lignes télégraphiques et téléphoniques	889 80
16. Bâtiments, ameublements et terrains	15,881 74
17. Docks et quais	2,965 21
18. Outils et fournitures de chemin de fer	2,668 04
23. Papeterie et impressions	442 68
25. Autres dépenses	15 20
	160,334 29

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

ENTRETIEN DU MATÉRIEL.—Exercice clos le 31 mars 1914.

		$ c.
N° 28.	Surintendance	7,319 03
29.	Locomotives, à vapeur, réparations	37,435 91
35.	Voitures à voyageurs, réparations	20,915 22
38.	Wagons à marchandises, réparations	20,123 45
39.	" " réfections	29 50
47.	Machines et outils des ateliers	3,448 99
49.	Personnes blessées	0 92
50.	Papeterie et impressions	451 41
52.	Autres dépenses	4,558 68
53.	Equipement de travail, réparations	1,338 94
		95,622 05

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

DÉPENSES DU TRAFIC.—Exercice clos le 31 mars 1914.

		$ c.
N° 57.	Surintendance	1,758 13
58.	Agences extérieures	3,084 32
59.	Publicité	903 66
60.	Papeterie et impressions	197 35
		5,943 46

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

FRAIS DE TRANSPORT.—Exercice clos le 31 mars 1914.

		$ c.
N° 66.	Surintendance	6,099 62
67.	Expéditions des trains	5,153 34
68.	Employés des stations	70,399 64
72.	Fournitures et dépenses des stations	8,392 97
73.	Chefs de parcs et leurs commis	2,794 30
74.	Conducteurs et serre-frein des parcs	4,330 57
76.	Fournitures et dépenses des parcs	93 07
77.	Mécaniciens des parcs	7,690 89
78.	Dépenses de la rotonde, parc	639 65
79.	Combustible pour locomotives des parcs	4,855 31
80.	Eau " " "	165 00
81.	Lubrifiants " " "	102 63
82.	Autres fournitures " "	105 54
86.	Mécaniciens de locomotives, voie	33,879 69
87.	Frais de remises à locomotives	15,176 76
88.	Combustible pour locomotives, voie	57,892 48
89.	Eau pour locomotives, voie	2,179 83
90.	Lubrifiants pour locomotives, voie	1,254 71
91.	Autres fournitures pour locomotives, voie	1,250 30
94.	Employés des trains, voie	41,448 82
95.	Fournitures et dépenses des trains	9,668 08
96.	Enclenchements, *Block-system* et autres actionnements	164 58
97.	Gardes-drapeau de croisement et gardes-barrières	574 48
98.	Pont-levis	641 91
99.	Enlèvement des épaves	3,225 82
100.	Télégraphe et téléphone, fonctionnement	3,133 88
101.	Fonctionnement des appareils de flottaison	243 40
103.	Papeterie et impressions	9,056 21
105.	Autres dépenses	42 00
106.	Pertes et dommages, marchandises	625 78
107.	Pertes et dommages, baggages	75 00
108.	Dommages à la propriété	245 40
109.	Dommages au bétail sur emplacement de la voie	576 00
110.	Personnes blessées	5 00
		292,182 66

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

FRAIS GÉNÉRAUX.—Exercice clos le 31 mars 1914.

		c.
N° 113.	Appointements des fonctionnaires	4,954 00
114.	Appointement des commis et aides	6,134 03
115.	Dépenses et fournitures du bureau d'administration	99 48
116.	Frais de justice	101 80
118.	Dépenses du département des secours	400 00
119.	Pensions	5,263 59
120.	Papeterie et impressions	358 55
121.	Autres dépenses	21 46
		17,332 91

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

ILE-DU-PRINCE-EDOURD.

BILAN.—Exercice terminé le 31 mars 1914.

DT.	$ c.	$ c.
Matériel en géneral		67,669 97
Compte indéterminé des vérificateurs		574 76
Deniers en transit		262 00
Agents des gares		3,024 90
Grands-livres de particuliers et de compagnies :—		
Canadian Express Company	85 02	
Ministère des Postes	20,060 52	
R. T. Holman, Limited	2 46	
Province de l'Ile-du-Prince-Edouard	5 07	
Chemin de fer Intercolonial	427 90	
Charlottetown Steam Navigation Company	2 78	
Embran. Murray-Harbour—Profit du télégraphe.	14 00	
Chemin de fer Pacifique-Canadien	15 91	
Western Union Telegraph-Company	832 40	
Chemin de fer Grand-Tronc	2 86	
Boston and Maine Railroad	1 24	
Anglo-American Telegraph Company	2 55	
		21,452 71
Ministère des chemins de Fer et Canaux—Grand-livre du trafic:—		
Marsters Tours		0 15
Grand-livre des loyers:—		
William McLean	1 00	
Ministère de la Marine et des Pêcheries (Souris)	1 00	
Benjamin Gallant	5 00	
Robert Ellis	1 00	
Haywood & Campbell	1 00	
		9 00
		92,993 49

AV.	$ c.	$ c.
Par Dominion of Canada		90,660 20
Gages non réclamés		50 71
Grand-livre de particuliers et de compagnies:—		
John Simon		459 90
Par Grand-livre du trafic		
Boston & Maine Railroad	78 32	
Chemin de fer Pacifique-Canadien	789 51	
" " Grand-Tronc	149 55	
" " Intercolonial	804 30	
		1,821 68
Par Grand-livre des loyers:—		
Ministère de la Marine et des Pêcheries, Georgetown		1 00
		92,993 49

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

COMPTE DU MATÉRIEL GÉNÉRAL.—Exercice terminé le 31 mars 1914.

1913	Dt.	$ c.	$ c.
Mars 31	Report		71,846 54
1914			
Mars 31	Achats durant l'année	146,777 12	
	Frais d'autre services	13,131 91	
	Main-d'œuvre, etc	4,596 32	
	Bordereaux de paie	2,771 08	
			167,276 43
			239,122 97
1914	Av.		
Mars 31	Distribution pendant l'année		171,453 00
			67,669,97
Solde	Matériel ordinaire, y compris la papeterie	33,609 95	
	Combustible	19,392 95	
	Matériel de voie et de ponts	14,667 07	
		67,669 97	

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

C. F. BURNS,
Vérificateur des déboursements.

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

ETAT DES MOYENNES.—Exercice clos le 31 mars 1914.

Longueur du chemin de fer		275·2
Milles parcourus par les locomotives		461,618
" " " trains		317,169
" " " wagons		2,313,513
Rapport des gains aux recettes brutes :—		
Recettes provenant du transport	Pour cent.	96·86
Recettes de l'exploitation autre que le transport	"	3·14
Recettes brutes par mille de chemin de fer	Dollars.	1,488 43
" " " de locomotive	"	0 98
" " " de train	"	1 29
" " " de wagon	Cents.	17·71
Rapport des dépenses aux recettes brutes :—		
Entretien de la voie et des travaux d'art	Per cent	39·14
" de l'équipement	"	23·34
Frais de traction	"	1·45
Frais de transport	"	71·33
Frais généraux	"	4·23
Dépenses par mille de train :—		
Entretien de la voie et des travaux d'art	Cents.	50·55
" de l'équipement	"	30·15
Traction	"	1·87
Transport	"	92·12
Frais généraux	"	5·47
		180·16
Dépenses par mille de chemin de fer ;—		
Entretien de la voie et des travaux d'art	Dollars.	582 61
" de l'équipement	"	347 46
Traction	"	21 60
Transport	"	1,061 71
Frais généraux	"	62 98
	"	2,076 36
Réparations des locomotives et wagons, par locomotive et par wagon ;—		
Locomotives	Dollars.	1,207 61
Wagons à voyageurs	"	354 50
Wagons à marchandises	"	39 02

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Relevé des recettes.

Mois.	Marchandises.	Voyageurs.	Postes et divers.	Total des recettes.
1913.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Avril	14,152 04	10,932 34	2,065 75	27,150 13
Mai	20,454 62	10,656 76	1,963 54	33,074 92
Juin	17,497 72	13,947 67	2,145 30	33,590 69
Juillet	17,350 97	26,258 98	2,390 50	46,000 45
Août	13,045 91	24,218 44	7,415 28	44,679 63
Septembre	13,073 13	22,484 60	2,315 71	37,873 44
Octobre	17,934 00	16,494 41	2,778 34	37,206 75
Novembre	23,858 88	13,840 57	2,625 95	40,325 40
Décembre	15,030 35	15,243 26	2,763 22	33,036 83
1914.				
Janvier	8,624 75	10,088 03	8,402 90	27,115 68
Février	8,514 47	7,592 46	2,071 27	18,178 20
Mars	14,467 27	11,892 27	5,025 08	31,384 62
1913–14	184,004 11	183,649 79	41,962 84	409,616 74
1912–13	180,347 31	171,348 57	37,778 19	389,474 07

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E.,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Relevé des voyageurs.

Mois.	Gare en gare.		En tier parcours.		Total.	
	Nombre.	Milles parcourus.	Nombre.	Milles parcourus.	Nombre.	Milles parcourus.
1913.						
Avril	34,869	609,066	312	13,936	35,181	623,002
Mai	31,144	581,677	1,218	59,864	32,362	641,541
Juin	32,227	666,200	2,034	98,238	34,261	764,438
Juillet	58,524	1,460,779	3,286	155,190	61,810	1,615,969
Août	47,942	1,112,290	3,227	183,210	51,169	1,295,500
Septembre	44,371	1,235,512	4,119	210,724	48,490	1,446,236
Octobre	32,853	679,150	3,704	176,059	36,557	855,209
Novembre	33,921	630,092	2,193	102,606	36,114	732,698
Décembre	39,913	816,493	1,263	59,887	41,176	876,380
1914.						
Janvier	22,874	510,372	848	40,311	23,722	550,683
Février	16,641	407,802	245	11,831	16,886	419,633
Mars	27,728	604,145	283	13,951	28,011	618,096
1913–14	423,007	9,313,578	22,732	1,125,807	445,739	10,439,385
1912–13	410,908	8,692,529	22,980	1,098,241	433,888	9,790,770

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E.,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

RELEVÉ des marchandises.

Mois.	1913-1914.		1912-1913.	
	Tonnes.	Milles parcourus.	Tonnes.	Milles parcourus.
Avril	8,824	328,898	10,921	430,205
Mai	12,978	478,878	14,054	458,414
Juin	12,486	469,853	9,382	382,150
Juillet	11,424	457,784	9,441	347,946
Août	9,632	336,654	9,853	420,406
Septembre	7,209	273,284	8,090	297,267
Octobre	10,611	405,099	13,794	437,928
Novembre	15,082	513,035	17,458	593,110
Décembre	8,458	310,217	10,788	440,702
Janvier	4,470	214,187	5,378	239,614
Février	5,245	214,593	6,030	250,259
Mars	9,332	390,430	7,595	287,045
	115,751	4,392,912	122,784	4,585,046

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier

E. ET O. E.,
MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

TABLEAU COMPARATIF des principales recettes provenant du transport des marchandises par le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard en 1912-13 et 1913-14.

Description.	Exercice terminé le 31 mars 1913.	Exercice terminé le mars 1914.
	Tonnes.	Tonnes.
Produits de l'agriculture—		
Grain	14,774	11,417
Farine	4,192	3,881
Pommes de terre	.....	11,672
Foin	4,039	2,776
Pommes, fruits et légumes	12,932	196
Autres produits du moulin	2,492	1,997
Coton	60	74
Produits des animaux—		
Cochons et chevaux	.....	1,919
Moutons et bêtes à cornes	3,626	3,129
Agneaux	2,959	512
Viandes préparées	2,757	6,028
Volaille et gibier	.....	443
Poisson	3,529	2,875
Huîtres	.....	954
Laine	63	49
Peaux et cuir	604	712
Produits des mines—		
Houille et coke	13,730	14,331
Minerai	.....	2,030
Sable, pierre, etc	2,629	568
Sel	.....	59
Ardoise et granit	.....	.....
Phosphate	.....	1
Produits des forêts—		
Bois de construction	14,562	11,977
Ecorce	.....	10
Bois de corde	.....	1,377
Bois à pâte à papier	.....	.....
Bois en pâte	.....	.....
Bardeaux	.....	146
Autres produits des forêts	.....	325
Produits de la fabrication—		
Pétrole et huiles	1,684	1,970
Sucre	1,010	1,403
Rails de fer et d'acier	646	495
Fer en gueuse et en loupe	581	285
Tiges métalliques	.....	35
Billes d'acier	.....	1
Autres pièces de fontes et machines	239	877
Métal en barres et en feuilles	123	119
Brique, chaux et ciment	2,346	2,205
Meubles	.....	896
Effets d'immigrants	751	25
Divers	31,215	27,084
Instruments aratoires	1,241	898
	122,784	115,751

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. E. ou O.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorerie.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

BILAN.—Exercice terminé le 31 mars 1914.

Dt.		$ cts.	Av.	$ cts.
A matériel en général		55,557 67	Par Dominion of Canada	66,397 76
Agents des gares		1,180 42	Grand-livre des comptes indéterminés de par. et de compagnies—	
Compte indéterminé du vérificateur		80 82	Commissaires du chemin de fer Transcontinental National	699 81
Service de l'equipm. du ch. de fer		7,009 38		
		63,828 29		67,097 57
A grand-livre de particuliers et de compagnies—				
M. P. & J. T. Davis	111 00			
Ch. de fer Intercolonial	2,315 60			
Moncton Construction Company	17 95			
Commissaires du chemin de fer Transcontinental National	824 73	3,269 28		
		67,097 57		67,097 57

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

S. E. ou O.,
MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

COMPTES DES RECETTES.—Exercice terminé le 31 mars 1914.

Dépenses.	$ cts.	Profits.	$ cts.
Entretien de la voie et des structures	46,811 92	Voyageurs	10,244 29
Entretien de l'équipement	3,482 47	Marchandises	51,354 95
Frais de traction	197 65	Postes	275,52
Frais de transport	42,255 46		
Frais généraux	1,326 60	A déduire	61,874 76
		Divers	17,240 65
			44,634 11
		Balance	49,439 99
	$ 94,074 10		94,074 10

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorerie.

S. E. ou O.,
MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART.—Exercice terminé le 31 mars 1914.

		$ c.
No. 1.	Surintendance	2,957 84
3.	Traverses	90 72
4.	Rails	34 00
5.	Autres matériaux pour la voie	680 26
6.	Chaussée et voie	27,996 96
7.	Enlèvement de la neige, du sable et de la glace	8,947 33
8.	Tunnels	395 53
9.	Ponts, tréteaux et ponceaux	20 16
11.	Traverses à niveau, clôtures, fosses à bestiaux et signaux	271 40
13.	Appareils de signaux et d'enclenchement	17 50
14.	Lignes de télégraphe et de téléphone	1,265 70
16.	Bâtiments, installations et terrains	1,256 02
18.	Outils et fournitures pour la chaussée	2,141 89
23.	Papeterie et impressions	29 61
25.	Autres dépenses	7 00
26.	Entretien des voies, cours communes, etc. Dt	700 00
		46,811 92

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorerie.

S. E. ou O.,
MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

ENTRETIEN DE L'ÉQUIPEMENT.—Exercice terminé le 31 mars 1914.

		$ c.
No. 28.	Surintendance	314 32
29.	Locomotives à vapeur—Réparations	1,981 95
35.	Voitures à voyageurs—Réparations	40 19
38.	Wagons à marchandises—Réparations	162 76
47.	Machines et outils	107 92
50.	Papeterie et impressions	10 69
52.	Autres dépenses	476 33
53.	Equipement de travail—Réparations	388 31
		3,482 47

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

S. E. ou O.,
MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

DÉPENSES DU TRAFIC.—Exercice terminé le 31 mars 1914.

		$ c.
No. 58.	Agences extérieures	117 80
59.	Publicité	18 05
60	Papeterie et impressions	61 80
		197 65

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

S. E. ou O.,
MONCTON. N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

FRAIS DE TRANSPORT.—Exercice terminé le 31 mars 1914.

		$ c
No. 66.	Surintendance	2,044 75
67.	Expédition des convois	478 76
68.	Employés des gares	2,370 99
72.	Fournitures et dépenses des stations	622 87
83.	Exploitations des cour et têtes de ligne communes Dt	1,073 29
86.	Mécaniciens de la voie	5,887 46
87.	Dépense de la rotonde, voie	1,961 80
88.	Combustible pour locomotives, voie	14,731 08
89.	Eau pour locomotives, voie	2,444 61
90.	Lubricants pour locomotives, voie	190 39
91.	Autres fournitures pour locomotives	92 24
94.	Employés des trains-voie	7,713 39
95.	Fournitures et dépenses des trains	1,253 59
96.	Embranchement block system, et autres signaux. Exploitation	816 07
99.	Enlèvement des épaves	358 73
100.	Télegraphe et téléphone—Fonctionnement	2 99
103.	Papeterie et impressions	131 93
105.	Autres dépenses	66 31
106.	Marchandises perdues et endommagées	14 31
		42,255 46

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

S. E. ou O.,
MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

FRAIS GÉNÉRAUX.—Exercice terminé le 31 mars 1914.

	$ c.
N° 113. Appointements et dépenses des fonctionnaires	1,132 46
114. Appointements et dépenses des commis et aides	113 57
115. Dépenses et fournitures du bureau d'administration	24 77
120. Papeterie et impressions	55 80
	1,326 60

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

S. E. ou O.,
MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL (EXPLOITE PAR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL).

Compte du matériel en général, du 1er mai 1913 au 31 mars 1914.

	$ c.
Achats au cours de cette période	70,378 14
Av.	
Par distributions au cours de cette période	14,820 47
	55,557 67
Balance—	
Matériel ordinaire	2,482 84
Combustible	5,861 87
Matériel pour la voie	47,212 96
	55,557 67

C. J. BURNS,
Vérificateur des déboursements.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

S. E. ou O.,
MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

Exploité par les chemins de fer du gouvernement canadien.

ETAT DES RECETTES.

Mois.	Marchandises.	Voyageurs.	Postes.	Divers.	Recettes nettes.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1913—					
Avril	2,853,49	818 05	25 62	2,672 01	1,025 15
Mai	2,464 35	839 00	25 62	74 63	3,403 60
Juin	3,303 53	1,159 56	25 62	519 87	3,968 84
Juillet	4,486 52	870 81	25 62	108 88	5,491 83
Août	2,895 00	1,108 37	25 62	622 91	3,406 08
Septembre	3,532 88	1,246 77	25 62	1,993 94	2,811 33
Octobre	5,281 57	826 31	22 12	699 54	5,430 46
Novembre	4,791 48	907 14	22 12	927 37	4,793 37
Décembre	4,331 59	885 39	32 12	1,862 07	3,377 03
1914—					
Janvier	4,513 45	625 39	22 12	2,583 08	2,577 88
Février	5,590 35	306 25	21 56	1,738 15	4,180 01
Mars	7,310 74	651 25	11 76	3,805 22	4,168 53
	51,354 95	10,244 29	275 52	17,240 65	44,634 11

W. H. ESTANO,
Virificateur du trafic.
S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

S. E. ou O.,
MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

Exploité par les chemins de fer du gouvernement canadien.

TRAFIC DES MARCHANDISES ET DES VOYAGEURS.

——	Voyageurs.		Marchandises.	
	Nombre.	Milles parcourus.	Tonnes.	Milles parcourus.
1913—				
Avril	530	22,836	2,666	193,769
Mai	612	26,435	1,815	178,256
Juin	772	48,931	3,537	274,462
Juillet	577	34,550	4,048	377,439
Août	655	47,518	3,571	327,856
Septembre	878	60,522	2,282	257,790
Octobre	814	37,083	3,977	410,803
Novembre	886	33,061	3,898	359,874
Décembre	719	40,697	4,047	286,684
1914—				
Janvier	480	31,466	5,271	319,400
Février	300	16,215	7,230	530,186
Mars	677	25,441	8,807	569,627
	7,900	424,755	51,149	4,086146A

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

S. E. ou O.,
MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL

TABLEAU COMPARATIF des principales recettes provenant du transport des marchandises par le chemin de fer Transcontinental National au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1914.

Description.	Tonnes.
Produits de l'agriculture—	
Grain	224
Farine	20
Pommes de terre	3,675
Foin	323
Produits des animaux—	
Cochons et chevaux	76
Moutons et bêtes à cornes	Néant.
Agneaux	"
Viandes préparées	"
Volaille et gibier	"
Poisson	18
Huitres et peignes	Néant.
Laine	"
Peaux et cuirs	10
Autres produits d'établissements de conserves	Néant.
Produits des mines—	
Houille et coke	14,315
Minerai	Néant.
Sable, pierre, etc	156
Sel	Néant.
Ardoise et granit	"
Phosphate	1,237
Autres produits des mines	Néant.
Produits des forêts—	
Bois de construction	14,137
Autres produits des forêts	9,120
Produits de la fabrication—	
Huile	29
Sucre	167
Rils en fer et en acier	71
Fer en gueuse et loupe	101
Autres pièces de fonte et machines	618
Métal en barres et en feuilles	115
Brique, chaux et ciment	721
Instruments aratoires	13
Meubles	Néant.
Divers	6,003
	51,149

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

S. E. ou O.,
MONCTON, N.-B.

FONDS DE PREVOYANCE DES EMPLOYES DES CHEMINS DE FER INTERCOLONIAL ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

SEPTIÈME RAPPORT ANNUEL.

MONCTON, N.-B., 30 mai 1914.

A tous les fonctionnaires et employés qui ont contribué à ce fonds:

MESSIEURS,—D'après les instructions du Conseil du fonds de prévoyance, nous avons l'honneur de soumettre à votre considération le rapport qui suit des opérations de la caisse de prévoyance pour l'exercice clos le 31 mars 1914.

Le personnel du Conseil de la caisse de prévoyance pour cet exercice a été comme suit:—

F. P. Gutelius, administrateur général des chemins de fer du gouvernement canadien, président, Moncton, N.-B.

Nommés par le ministre.

T. C. Burpee, ingénieur de l'entretien du chemin de fer Intercolonial, Moncton, N.-B.

D. McDonald, surintendant du chemin de fer Intercolonial, Lévis, Qué.

Elus par les employés.

Willard P. Hutchinson, chef du mouvement, chemin de fer Intercolonial, Moncton, N.-B.

Bliss A. Bourgeois, principal commis, chemin de fer Intercolonial, Moncton, N.-B.

Quatre réunions régulières du conseil, ainsi que requis par les règlements, ont eu lieu durant l'année.

Suit un relevé des recettes et des dépenses durant l'exercice clos le 31 mars 1914:—

Balance au crédit de la caisse, 31 mars 1913		$346,028 57
Les contributions par les employés au cours de l'année, étant de un et demi pour cent de leurs salaires et gages mensuels, ont été de	$ 99,805 03	
Les contributions par les chemins de fer d'un montant égal, durant la même période, ont été de	99,805 03	
		199,610 06
Montant reçu pour remboursements, etc.		1,236 00
Intérêt accumulé (à trois pour cent)		*10,048 32
		$556,922 95
Les dépenses ont été:		
Pour allocation de retraite	$152,674 81	
Pour contributions remboursées au cas d'employés décédés	3,708 02	
Pour contributions remboursées qui avaient été déduites par erreur	335 98	
Pour contributions remboursées aux employés renvoyés	2,325 75	
Examens médicaux pour les stagiaires qui entrent dans le service	2,808 00	
Examens médicaux pour les employés qui se retirent du service	87 00	
Pour les frais d'élection	583 19	
Pour appointements et frais de voyage, bureau du secrétaire	3,961 43	
Pour les membres qui font partie du conseil—Temps perdu et frais de voyage	15 19	
Pour papeterie, impressions, frais de port, etc., etc.	1,201 82	
		$167,701 19
Balance au crédit de la caisse le 31 mars 1914		$389,221 76

Le relevé qui suit indique la somme pour laquelle les chemins de fer ont contribué, et la somme pour laquelle ont contribué les employés de la caisse de prévoyance, au cours de chaque exercice depuis que la caisse est en opération. Il indique aussi le nombre des employés qui se sont retirés, le nombre des décès survenus parmi eux, et la somme versée chaque année pour les allocations de retraite. La somme moyenne des allocations de retraite versée au mois de mars de chaque année est aussi indiquée.

Exercices.	Somme versée par les chemins de fer.	Somme versée par les employés.	Nombre des employés inscrits dans la caisse.	Nombre des employés retirés qui sont morts.	Somme versée pour allocations de retraite.	Moyenne de l'allocation mensuelle payée en mars.	Balance au crédit du fonds.
1907–8	$82,707 74	$82,707 74	142	11	$23,913 04	$25 49	$139,249 21
1908–9	75,306 41	75,306 41	88	17	64,067 63	25 63	225,898 31
1909–10	69,949 70	69,949 70	168	17	103,628 20	26 30	255,585 08
1910–11	71,296 42	71,296 42	51	23	121,014 34	26 56	273,480 01
1911–12	81,119 81	81,119 81	29	23	125,131 32	26 04	309,234 71
1912–13	85,365 23	85,365 23	63	36	133,539 69	26 78	346,028 57
1913–14	99,805 03	99,805 03	108	37	152,674 81	27 37	389,221 76

On remarquera par le relevé ci-dessus des recettes et des dépenses que la somme des contributions reçues des chemins de fer et des employés durant l'année a été de	$199,610 06
Et que la dépense a été de	152,674 81
Excédent des contributions sur la dépense	$46,935 25
L'excédent brut, y compris les intérêts, au crédit de la caisse le 31 mars 1914, était de	$389,221 76

La loi prévoit que deux membres du Conseil de la caisse de prévoyance seront élus chaque année, et il a en conséquence fallu, en janvier 1914, se préparer pour l'élection de ces deux membres devant servir durant l'exercice qui sera clos le 31 mars 1915.

Des avis demandant la mise en nomination des candidats ont en conséquence été affichés ainsi que le requiert le règlement, et l'élection a eu lieu en février 1914.

Les deux membres élus ont été :—

Bliss A. Bourgeois, principal commis du chemin de fer Intercolonial, Moncton, N.-B.

Willard P. Hutchinson, chef du mouvement du chemin de fer Intercolonial, Moncton, N.-B.

Depuis la publication du dernier rapport annuel M. T. C. Burpee, l'un des membres du conseil nommés par le ministre, s'est retiré du service et M. D. McDonald, l'autre membre du conseil également nommé par le ministre a été transféré à une autre charge. En conséquence le ministre a dû nommer deux autres fonctionnaires pour faire partie de ce conseil.

Le personnel du conseil ainsi que présentement constitué est le suivant :—

F. P. Gutelius, administrateur général des chemins de fer du gouvernement canadien, Moncton, N.-B.

Nommés par le ministre.

S. L. Shannon, chef de la comptabilité et trésorier des chemins de fer du gouvernement canadien, Moncton, N.-B.

H. H. Melanson, agent général des voyageurs des chemins de fer du gouvernement canadien, Moncton, N.-B.

Elus par les employés.

Willard P. Hutchinson, chef du mouvement, chemin de fer Intercolonial, Moncton, N.-B.

Bliss A. Bourgeois, principal commis, chemin de fer Intercolonial, Moncton, N.-B.

F. P. GUTELIUS,
Président.

W. C. PAVER,
Secrétaire.

PARTIE IV.

Rapport de l'Ingénieur en Chef de la Division Occidentale du Chemin de fer Transcontinental National

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.

Bureau de l'ingénieur consultant général du gouvernement et de l'ingénieur en chef de la division occidentale du chemin de fer Transcontinental National.

CHAMBRE N° 150, BLOC DE L'OUEST,
OTTAWA, 1er avril 1914.

A l'honorable FRANK COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour l'exercice terminé le 31 mars 1914, sur la progression des travaux de construction exécutés sur la division occidentale du chemin de fer Transcontinental National.

DIVISION OCCIDENTALE.

Cette division s'étend du côté ouest depuis la limite occidentale de la tête de ligne commune de Winnipeg jusqu'à la cité de Prince-Rupert, terminus de la côte du Pacifique.

Pour les fins de la construction, cette division est partagée en deux sections, savoir:—

La "section des prairies", qui va de Winnipeg au Ruisseau-du-Loup, distance de 915 milles.

La "section des montagnes", qui part de la rive est du Ruisseau-du-Loup pour s'étendre vers l'ouest jusqu'à la cité de Prince-Rupert, couvrant une distance de 830 milles, sans compter les 3·23 milles qui séparent la gare urbaine du véritable terminus, lequel est au bord de l'eau.

SECTION DES PRAIRIES.

Il s'est fait peu de travail pour le parachèvement de cette section depuis le dernier exercice. On a surtout exécuté des travaux d'entretien de la voie permanente, de terrassement, de construction d'édifices et de structures, etc., dont le coût, pendant l'exécution, est imputable au compte de capital, en vertu d'une entente faite avec la compagnie, en date du 29 juillet 1913.

Les travaux de structures se sont faits surtout en bois. On a construit 197 ponts de bois et 1,687 ponceaux.

On a fait onze constructions permanentes en acier et en béton, à savoir:—

	Travées.
Rivière Assiniboine à Winnipeg	Une de 90 pieds, quatre de 80 pieds, une de 44 pieds.
Rivière Assiniboine à l'est de Portage-la-Prairie	Deux de 88 pieds, une de 250 pieds.
Rivière à l'Arc	Une de 43 pieds 5 pouces.
Rivière Assiniboine à Lazare	Une de 250 pieds.
Rivière Saskatchewan-sud	Cinq de 225 pieds, une de 175 pieds, une de 125 pieds.
Rivière à l'Aigle	Une de 60 pieds.
Rivière Bataille	Une de 150 pieds, une de 70 pieds, cinquante et une de 50 pieds.
Rivière Saskatchewan-nord	Trois de 225 pieds, deux de 150 pieds, dix de 50 pieds, quatre de 40 pieds.
Route de la Saskatchewan	Une de 77 pieds.
Chemin de Norton	Une de 78 pieds.
Rivière Pembina	Une de 240 pieds, deux de 210 pieds, quatre de 60 pieds.

Le chemin est pourvu de tout ce qu'il lui faut en fait de gares à voyageurs, de hangars à fret, de maisons de cantonniers, de dortoirs, de réservoirs à eau, de rotondes, d'ateliers de machinerie, de remises à charbon, de parcs à bestiaux, de quais de chargement et de voies de garage.

Il y a une traverse élevée servant à un autre chemin de fer et douze traverses d'autres chemins de fer, à niveau, qui sont protégées par des enclanchements.

Un bon service de trains à voyageurs et à marchandises a fonctionné sur toute la section au cours du dernier exercice et il a été fort apprécié du public voyageur. Il a rendu de grands services aux colons le long de la ligne.

Le matériel roulant des trains à voyageurs est des plus modernes, et on le maintient en bon état de service.

SECTION DE MONTAGNES.

Les travaux de construction ont été poussés avec vigueur sur cette section au cours du dernier exercice.

Bien que le régalage soit assez avancé pour permettre qu'on aboute les deux tronçons de la voie en quelques jours, et qu'on relie ainsi Winnipeg à Prince-Rupert, le chemin est loin d'être terminé. On a construit des lignes temporaires autour de certaines coupes qui ne sont pas finies et dans un cas on a posé des rails sur une coupe inachevée à une pente de 2 pour 100. Il faudra probablement une couple de mois pour finir ces coupes. Quand elles seront terminées, on y posera les rails d'une façon permanente.

Il reste encore à remplir plusieurs ponts de pilotis à l'aide du train de ballast, et à cause de la nature dangereuse du sol, (une argile bleue dure et humide), il est possible que plusieurs éboulis se produisent tant dans les coupes que dans les remblais, ce qui causera beaucoup d'ennui et ajoutera considérablement au coût de la construction.

Il y a 13 tunnels dont un n'est pas terminé mais peut servir temporairement. Onze ont été enduits de béton sur une longueur totale de 6,162 pieds.

Les travaux de structure comprennent 1,388 ponceaux de bois, 197 ponts de bois, 59 ponts d'acier.

Les ponceaux et les ponts de bois sont tous construits, mais il n'y a que 38 ponts d'acier de terminés, savoir:—

	Travées.
Ruisseau du Loup	Deux de 40 pieds, deux de 50 pieds, trois de 150 pieds.
Rivière McLeod	Deux de 40 pieds, deux de 70 pieds, quatre de 210 pieds.
Ruisseau des Prairies	Neuf de 50 pieds, cinq de 70 pieds.
Ruisseau à l'Ange	Une de 150 pieds, deux de 225 pieds.
Rivière Rocheuse	Une de 225 pieds.
Rivière Athabaska	Trois de 225 pieds.
Rivière Snaring	Deux de 225 pieds.
Ruisseau des Cailloux	Une de 60 pieds.
Rivière à la Miette, n° 1	Une de 225 pieds.
" n° 2	Une de 80 pieds.
Ruisseau Grants	Une de 66 pieds.
Rivière de l'Orignal	Une de 125 pieds.
Rivière Fraser, n° 1	Une de 40 pieds, une de 70 pieds, une de 175 pieds.
Rivière des Vitriers	Une de 90 pieds.
Ruisseau McLennans	Deux de 70 pieds, une de 100 pieds.
Ruisseau au Sable	Une de 125 pieds.
Petite rivière Shuswap	Une de 125 pieds.
Rivière Rau Shuswap	Une de 30 pieds, sept de 40 pieds, huit de 60 pieds, une de 180 pieds.

Rivière du Cotonnier. . . . . Une de 125 pieds.
Ruisesau des 50-Milles. . . . . Une de 125 pieds.
Rivière de la Chèvre. . . . . Deux de 150 pieds.
Ruisseau du Dôme. . . . . Une de 125 pieds.
Rivière du Saule. . . . . Deux de 225 pieds.
Rivière Fraser, n° 2. . . . . Trois de 225 pieds.
Rivière Telkwa. . . . . Une de 225 pieds.
Ruisseau à la Truite. . . . . Une de 40 pieds, une de 50 pieds, une de 70 pieds, une de 150 pieds.
Ruisseau des Cailloux. . . . . Une de 50 pieds, trois de 70 pieds, une de 150 pieds, deux de 210 pieds.
Ruisseau du Porphyre. . . . . Cinq de 40 pieds, neuf de 70 pieds.
Rivière à la Vase. . . . . Cinq de 40 pieds, six de 60 pieds.
Ravin Sealy. . . . . Sept de 40 pieds, huit de 70 pieds.
Rivière Skeena. . . . . Trois de 70 pieds, trois de 240 pieds.
Rivière Kitsumkalum. . . . . Une de 225 pieds.
Rivière Zim-a-Cord. . . . . Une de 225 pieds.
Rivière Ecstews. . . . . Une de 175 pieds.
Rivière Ex-chom-siks. . . . . Une de 225 pieds.
Rivière Ka-its-sicks. . . . . Une de 225 pieds.
Rivière Kyax. . . . . Une de 40 pieds.
Rapides Zanardi. . . . . Trois de 55 pieds, deux de 125 pieds, une de 225 pieds.

Onze autres ponts sont en construction, savoir:—

Travées.

Rivière Fraser, n° 3. . . . . Une de 225 pieds,, trois de 250 pieds.
" n° 4. . . . . Une de 100 pieds, dix de 200 pieds, deux de 250 pieds.
Rivière Mechaco. . . . . Trois de 225 pieds.
Rivière Bulkley, n° 1. . . . . Une de 150 pieds.
" n° 2. . . . . Quatre de 88 pieds.
Rivière Kitwangar. . . . . Une de 150 pieds.
Rivière du Porc-Epic. . . . . Une de 80 pieds.
Ruisseau de Lorne. . . . . Une de 90 pieds.
Ruisseau Hardscrabble. . . . . Une de 99 pieds.
Ruisseau de Phillip. . . . . Une de 52 pieds.
Rivière Shames. . . . . Une de 66 pieds.

Il y a encore dix ponts dont la construction n'est pas commencée, savoir:—

Travées.

Ruisseau Pierreux. . . . . Une de 99 pieds.
Rivière à la Vase. . . . . Deux de 80 pieds.
Rivière Endaco, n° 1. . . . . Une de 250 pieds.
" n° 2. . . . . Une de 60 pieds.
Ruisseau du Prince. . . . . Une de 66 pieds.
Ruisseau Ksi-den. . . . . Une de 60 pieds.
Ruisseau du Gué. . . . . Une de 50 pieds.
Ruisseau de Sable. . . . . Une de 66 pieds.
Ruisesau des Violoneux. . . . . Une de 90 pieds.
Ruisseau Kitsumkaylum (travée additionnelles. . . . . Une de 150 pieds.

Cependant, les trains traversent ces cours d'eau sur des ponts de pilotis temporaires.

On a placé une grande quantité d'enrochement sur les pentes des remblais sujets à être minés par l'eau des rivières et des lacs, et il faut en placer encore beaucoup avant que les travaux soient terminés.

Les édifices suivants sont construits ou en voie de construction :—

2	entrepôts.	75	stations.
16	maisons de cantonniers.	3	remises à charbon.
3	rotondes.	9	dortoirs.
1	atelier de charpenterie.	14	réservoirs à eau.
71	remises à outils.	3	ateliers de machinerie.

A part un bout de 16 milles, la voie est posée d'un bout à l'autre de la " section des montagnes " et il y a aux gares les voies de garage qu'il faut.

Sur une distance d'environ 630 milles, la voie a reçu une couche de ballast et il ne reste plus que 200 milles de chemin nu.

Quant au terminus de Prince-Rupert, on n'y a rien fait sauf le régalage, le posage de quelques voies d'évitement et la construction d'un quai.

Il m'est très agréable de pouvoir faire rapport que les ingénieurs-inspecteurs du gouvernement ont accompli les devoirs de leur charge fidèlement et diligemment. Les travaux sont assez avancés maintenant pour qu'on n'en ait plus besoin que de deux sur six à la fin du mois de mai prochain, mais je serai très heureux si ceux qui quitteront le travail ici sont récompensés de leurs bons services en recevant à brève échéance d'autres travaux du gouvernement à exécuter.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef de la division occidentale du chemin de fer Transcontinental National.

PARTIE V.

RECONSTRUCTION DU PONT DE QUÉBEC.

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU DES INGÉNIEURS.

BUREAU DES INGÉNIEURS, PONT DE QUÉBEC.

MONTRÉAL, 19 juin 1914.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport sur les progrès accomplis dans la construction du nouveau pont de Québec au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1914.

Substruction.—Au cours de l'exercice, MM. M. P. et J. T. Davis, entrepreneurs de la substruction, ont terminé la construction de la maçonnerie comprise dans leur contrat, sauf des travaux comme le nettoyage et le jointoiement des assises et le smillage des assises du pont.

Voici les quantités de travail comprises dans ce contrat:—

Culée nord (changements)	404.05	vgs	cub.
Pile nord intermédiaire	1,665.06	"	"
Pile d'ancrage nord	17,736.00	"	"
Pile nord principale	31,870.04	"	"
Pile sud principale	38,279.04	"	"
Pile d'ancrage sud	16,073.00	"	"
Culée sud (changements)	61.01	"	"
Total	106,090.00	"	"

Le travail de construction a commencé au printemps de 1910, mais on n'a pas fait de maçonnerie avant 1911.

Les travaux exécutés chaque année ont été comme suit:—

Saison de 1911	22,405	vgs.	cub.
Saison de 1912	41,459	"	"
Saison de 1913	42,226	"	"
Total	106,096	"	"

Les parements de cette maçonnerie sont tous en gros bloc de granit et le remplage est en béton. Les piles principales ont 18 pieds de granit solide à la partie supérieure de façon à ce que les charges pesantes soient portées par toutes les parties de la pile. Les piles d'ancrage, qui ont environ 140 pieds de haut au-dessus de la ligne de terre, ont de gros grillages d'acier fixés dans leurs bases, lesquels, une fois reliés aux fermes agiront comme ancrage pour les travées à consoles. Les deux puits sont restés ouverts dans chacune de ces piles pour que cette union se puisse faire en temps opportun.

Les culées, la pile intermédiaire, la pile principale du sud et les deux piles d'ancrage sont établies sur le roc solide. Les fondations de la pile principale du sud ont été posées à 86 pieds au-dessous du lit de la rivière et 101 pieds au-dessous du niveau des hautes eaux. Nous voulions d'abord construire la pile principale du nord sur le masse solide de cailloux sur toute la profondeur. Quand les caissons furent rendus à une profondeur d'environ 55 pieds au-dessous du fond du fleuve, nous avons fait des essais qui ont démontré que ces cailloux pouvaient porter de huit à dix fois la charge requise. Nous avons donc décidé d'arrêter le creusage à cette hauteur—environ 20 pieds au-dessus du roc.

Cette maçonnerie a été soumise à une inspection très soignée et très sévère et l'ouvrage, en somme, est très satisfaisant.

L'entrepreneur s'occupe actuellement de nettoyer la maçonerie, d'enlever son installation et de débarrasser l'emplacement. Ce travail sera terminé à la fin de la saison.

Superstructure.—L'an dernier, on a fait beaucoup de progrès dans la préparation des pièces du pont aux usines de la *St. Lawrence Bridge Co.* Au 31 mars 1914, l'état des travaux était comme suit:—

Matière brute commandée	29,356	tonnes.
Matière brute reçue aux usines	24,741	"
Membrures du pont terminées, fabriquées aux usines	9,991	"
Membrures livrées sur l'emplacement du pont	7,484	"
Acier érigé et partiellement rivé	1,371	"
Partie construite	791	"
Pesanteur totale approximative requise	65,000	"

Comme les entrepreneurs ont dû commencer avec une nouvlle usine et une nouvelle organisation, le travail n'a pas été aussi rapide qu'on l'espérait, mais dorénavant on s'attend à ce que l'usine fasse tout ce qu'elle peut faire et produise environ 2,000 tonnes de pièces préparées par mois.

Sur place, l'entrepreneur a beaucoup travaillé et quand la saison s'ouvrira au printemps il s'attend de commencer à construire le pont *cantilever* proprement dit. Les travées des abords, depuis les culées jusqu'à la pile d'ancrage sont déjà construites. Toutes les pièces temporaires nécessaires à la construction d'un ancrage ont été fabriquées et sont rendues sur l'emplacement. L'"érection traveller" de 1,000 tonnes est pratiquement terminé et on s'attend à ce qu'il commence à fonctionner en mai. On compte que la plus grande partie de l'ancrage, soit quelque 10,000 tonnes, sera érigée cette saison. On est à construire d'autres échafauds et un autre "traveller" pour le côté sud. Le tout sera érigé aussi tôt que possible de ce côté-là du fleuve. L'an prochain, on s'attend à ce que l'érection ait lieu en même temps des deux côtés.

Les dessins d'atelier pour plus de la moitié du pont ont été préparés et approuvés. Cette partie des travaux est beaucoup plus avancée que ne l'exigent les besoins de l'usine.

Le tout respectueusement soumis.

C. N. MONSERRAT,
Président et ingénieur en chef.

L'hon. J. D. Reid,
Ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

PARTIE VI.

RAPPORT DE L'INGENIEUR EN CHEF DU MINISTERE

ET

Rapports des Ingénieurs-surintendants, des Ingénieurs en charge, et des Surintendants des divers canaux, de l'Ingénieur en charge des Terminus de la Traverse des wagons au Cap Tormentine, de l'Ingénieur en chef des chemins de fer de la Baie-d'Hudson, de l'Ingénieur en charge du terminus du chemin de fer de la Baie-d'Hudson à Port Nelson, et de l'Ingénieur en charge de l'embranchement Dartmouth-Deans du chemin de fer Intercolonial.

POUR L'EXERCICE 1913-14.

Ernest Marceau, ingénieur-surintendant, canaux de Québec.
C. D. Sargent, ingénieur-surintendant, canaux de l'Ontario-St-Laurent et du lac St-Pierre.
A. T. Phillips, ingénieur-surintendant, canal Rideau.
A. J. Grant, ingénieur-surintendant, canal de la Trent.
A. L. Killaly, surintendant intérimaire, canal de la Trent.
J. L. Weller, ingénieur en charge, canal aux vaisseaux Welland.
L. D. Hara, ingénieur-surintendant intérimaire, canal Welland.
J. W. LeB. Ross, ingénieur-surintendant, canal du Sault-Sainte-Marie.
F. B. Fripp, ingénieur en charge, terminus de la traverse des wagons, Cap Tormentine.
J. W. Porter, ingénieur en chef, chemin de fer de la Baie-d'Hudson.
D. W. McLachlan, ingénieur en charge, terminus de la Baie-d'Hudson, Port-Nelson.
W. A. Hendry, ingénieur en charge, embranchement Dartmouth-Deans, I.C.

BUREAU DE L'INGENIEUR EN CHEF.

OTTAWA, 1er avril 1914.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel pour l'exercice terminé le 31 mars 1914.

On trouvera, ci-joints, les rapports annuels des ingénieurs-surintendants de plusieurs canaux, du surintendant du canal de la Trent, de l'ingénieur en charge du canal aux vaisseaux Welland, de l'ingénieur en charge du terminus du chemin de fer de la Baie-d'Hudson, à Port-Nelson et de l'ingénieur en charge de l'embranchement Dartmouth-Deans du chemin de fer Intercolonial.

CANAUX.

La voie de navigation qui relie Montréal, tête de la navigation océanique, à Fort-William et à Port-Arthur, sur le côté ouest du lac Supérieur, comprend 74 milles de canal, 48 écluses et 1,155 milles de rivière ou de lacs soit un total de 1,229 milles. La profondeur minimum de l'eau sur cette route est de 14 pieds. De Montréal à Duluth, au sud-ouest du lac Supérieur, la distance totale est de 1,354 milles et de Montréal à Chicago elle est de 1,286 milles. On trouvera un rapport sommaire sur cette route dans la partie VII avec les détails des divers travaux exécutés le long de son parcours. Cette voie d'eau se relie à Fort-William et à Port-Arthur (à 6 milles l'un de l'autre), au chemin de fer du Pacifique qui va dans l'ouest. De Fort-William part un embranchement du Grand-Tronc-Pacifique qui se raccorde à la voie principale du chemin de fer National-Transcontinental à Winnipeg.

Sur cette route, les abords des canaux et des chenaux des biefs intermédiaires de la rivière sont bien marqués et éclairés au moyen de bouées à gaz surveillées par le ministère de la Marine et des Pêcheries, ce qui rend la navigation sûre, la nuit comme le jour, pour les vaisseaux conduits par des pilotes expérimentés. Les canaux de Lachine, de Soulanges, de Cornwall, de Welland et du Sault-Sainte-Marie sont éclairés à l'électricité et fonctionnent à l'aide de l'énergie électrique. Le canal de la pointe Farran, est éclairé au gaz acétylène.

Au point de vue géographique, les canaux Murray, de la Trent, Rideau et les canaux de la rivière Ottawa peuvent être considérés comme des embranchements de la route directe qui relie l'est à l'ouest. En pratique, cependant, ces canaux servent à un trafic distinct, plus local. Isolée des réseaux mentionnés, la navigation de la rivière Richelieu, depuis son embouchure sur le St-Laurent à Sorel jusqu'au lac Champlain s'effectue par l'écluse de St-Ours et par le canal Chambly. Dans l'extrême est, le canal Saint-Pierre, relie les lacs du Bras-d'Or, dans l'île de Cap-Breton, à l'océan Atlantique.

Une annexe à ce rapport contient des renseignements détaillés sur plusieurs canaux.

A l'exception du canal de la Trent, où l'on est à construire un prolongement du réseau actuel jusqu'au lac Ontario, et du canal aux vaisseaux Welland, décrit en détail plus loin dans ce rapport, le travail exécuté au cours de l'an dernier a surtout consisté en des améliorations et des réparations aux ouvrages existants.

CANAL LACHINE.

Les item les plus importants, sur la liste des travaux exécutés l'an dernier, sont le prolongement et la reconstruction en béton des murs en pente ou verticaux éta-

blis entre la Côte St-Paul et Lachine, travail qui tire à sa fin; des améliorations à l'écluse n° 4, y compris la reconstruction d'une partie du mur de soutènement du sud, et la reconstruction du hangar St-Gabriel n° 1, qu'on achève presque.

CANAL DE SOULANGES.

A l'entrée d'amont de ce canal, on a fait des fondations pour le brise-lame, la jetée-phare et le prolongement de la jetée-guide. Le creusage d'un nouveau chenal qu'on est à faire sera terminé à la fin de la présente saison, croit-on. Un petit pont roulant en acier a été placé à l'entrée du bassin-régulateur n° 1. Il remplace l'ancienne travée flottante.

CANAL DE CHAMBLY.

A la traverse La Roque, on a construit un nouveau pont tournant en acier pour remplacer l'ancien pont de bois. Le déversoir régulateur de bois de la pointe du d'acier et d'autres améliorations. L'installation d'éclairage électrique le long de ce canal a été terminée à temps pour l'ouverture de la navigation. A l'écluse de St-Ours, on a terminé trois môles de béton qui doivent remplacer les anciennes jetées de bois.

ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

Le renouvellement en béton de la partie supérieure de la jetée d'amont entre les écluses est commencé, on compte le terminer cette saison.

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

Une partie du coffrage de la plate-forme du barrage qui avait été emporté pendant le dégel du printemps de 1913, a été renouvelée et rallongée.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

On a construit neuf sections de mur sec, formant plus d'un demi-mille de longueur, le long des rives du lac St-François et on a réparé une partie considérable des murs existants.

CANAL DE CORNWALL.

On a fait beaucoup de réparations au cours de la dernière saison tel que la reconstruction d'une partie du mur de soutènement, la réparation des vannes et des portes, le renouvellement d'un ponceau aux Mille-Roches, le peinturage des ponts d'acier, etc. Les améliorations les plus considérables ont été le parachèvement des travaux commencés la dernière saison à l'entrée d'aval de l'écluse n° 15 où les abords sont maintenant sûrs et faciles d'accès entre l'écluse et la rivière et où les vaisseaux qui attendent ont maintenant un abri plus grand. Les grandes améliorations qu'on fait à l'entrée d'aval de l'écluse n° 20 sont aussi très avancées.

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

On a amélioré l'entrée d'aval de ce canal en remplaçant une partie du vieux quai de coffrage par une construction permanente en béton. La longueur de ce quai est aussi beaucoup augmentée et les vaisseaux peuvent entrer avec beaucoup plus d'aise qu'auparavant.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

A part un peu de dragage, les améliorations de l'entrée d'aval de l'écluse n° 24 sont maintenant terminées. Le canal à cet endroit a été élargi et redressé et on a construit un mur d'approche, du côté nord de l'entrée.

CANAL DES GALOPS.

Pour que l'écluse n° 28 soit plus sûre, on a passé un contrat pour la construction d'un pont tournant en acier d'où un caisson de bois peut être descendu dans le cas d'un accident survenant aux portes. On placera le pont de bonne heure, la saison prochaine.

CANAL MURRAY.

Le dragage de ce canal à sa profondeur initiale s'est terminé de bonne heure dans la saison. On n'a fait aucune autre amélioration remarquable au cours de l'année.

CANAL RIDEAU.

On a fait un grand nombre de petites réparations au cours de l'année tel que le renouvellement de portes d'écluses, le jointoiement des murs, le peinturage des ponts et des édifices, etc. Parmi les réparations plus considérables il faut mentionner la reconstruction des caissons brise-glace aux écluses de Hogsback, et celle de la plus haute des trois écluses de la station de Long-Island, la démolition et la reconstruction du déversoir de l'écluse des Rapides Burrits et la construction d'un coffrage protecteur au même endroit, le remplacement du barrage de l'écluse de Clowes à l'endroit où il était déjà, des réparations considérables à l'écluse de Kilmarnack et la construction de deux quais d'attache à l'écluse de Poonamalie. On a fait du dragage sur l'embranchement de Perth d'un bout à l'autre de la saison. Pendant toute la période de navigation des niveaux d'eau satisfaisants ont été maintenus.

CANAL DE LA TRENT.

On continue à faire de nouvelles constructions sur ce canal mais la longueur de la voie ouverte à la navigation est restée la même que l'année précédente, c'est-à-dire du lac Simcoe aux chutes Heeley, à 16 milles à l'est de Hastings.

Sur la partie qui est en opération, en outre des nombreuses petites réparations, on a fait des améliorations d'entretien d'une assez grande importance tel que la reconstruction en béton de l'extrémité sud du barrage des chutes de Moore, le dragage du chenal de la rivière Scugog, au nord de Lindsay, la construction d'un petit quai à Atherley sur le lac Simcoe et le creusage du canal à une profondeur de 9 pieds dans la coupe de roche de Balsover.

La partie du canal de la Trent qu'on est à construire se trouve entre Trenton, à l'extrémité ouest de la baie de Quinté, et l'extrémité est du lac au Riz, distance de 56½ milles. Cette partie du canal est connue sous le nom de division Ontario-Lac-au-Riz et on l'a subdivisée en sept sections pour les fins de la construction. On a suivi d'un bout à l'autre la ligne de la rivière Trent. Une fois terminée, cette partie du réseau comprendra 9½ milles de canal, 13 milles de chenaux et 34 milles de rivière profonde. L'élévation totale entre le niveau des basses eaux du lac Ontario et le niveau de navigation normal du lac au Riz est de 369 pieds. Cette différence de niveau doit être partagée entre 18 écluses. Il faudra 14 barrages pour le contrôle des niveaux de la rivière et du canal. A la fin de l'exercice, toutes les écluses étaient construites ainsi que dix des barrages. Il faudra en tout 18 ponts dont 15 sont déjà construits. Ces ponts, sauf un, seront des ponts tournants ou à bascule. Les écluses

sont en béton solide. Elles ont 175 pieds de long, 33 de large, donnent une profondeur d'eau de 8 pieds 4 pouces sur les buscs et pourront loger des barges de 1,000 tonnes ou d'environ 150 pieds de long par 30 pieds de large, tirant huit pieds d'eau. L'entreprise complète comprend l'enlèvement d'environ 1,500,000 verges cubes de terre et de 1,250,000 verges cubes de roche détachée ou de roc vif et le posage d'environ 400,000 verges cubes de béton. Le coût approximatif avait été estimé à $6,750,000. Au 31 mars 1914, on avait dépensé la somme de $4,206,171.52 pour la main-d'œuvre et les matériaux. On trouvera des détails à ce sujet dans le rapport annuel de l'ingénieur surintendant qui est annexé à ce rapport-ci.

En outre des divers travaux de construction déjà signalés, on a fait beaucoup de travail préliminaire et de recherches à l'extrémité ouest du canal, c'est-à-dire celle qui donne sur la baie Georgienne. Cette partie de la route, située entre le lac Simcoe et la baie Georgienne est connue sous le nom de division de la rivière Severn. On a fait un arpentage complet de cette division au cours des deux dernières années et on a préparé des plans pour la canalisation de la rivière en observant les mêmes dimensions que celles de la division Ontario-Lac-au-Riz. Après avoir bien examiné les principaux passages utilisables, on a choisi le havre de South-Honey comme étant le meilleur terminus de la baie Georgienne. La longueur totale de cette division sera de 43 milles et comprendra, une fois terminée, 4 milles de canal, 5¼ milles de chenal et 33¾ milles de rivière profonde et de lacs. La chute située entre le lac Couchinching, le bras nord du lac Simcoe et la baie Georgienne est d'environ 140 pieds, différence de niveau qui sera partagée entre cinq écluses. Le réglage des niveaux d'eau, dans la rivière, se fera au moyen de treize barrages de béton. Le canal sera traversé par huit ponts d'acier dont quatre seront tournants et les autres fixes. Cette division a été partagée, pour fins de construction, en quatre sections dont deux sont actuellement sous contrat.

Arpentages hydrographiques.—On a fait des arpentages de temps à autre, en vue de préparer une bonne série de cartes de la chaîne des lacs compris dans le réseau de canal de la Trent et à mesure que les travaux avancent, les arpentages se font. On se propose de continuer de la même façon la saison prochaine.

CANAL WELLAND POUR LES NAVIRES.

Le nouveau canal pour navires est divisé en neuf sections, dont chacune est une entreprise distincte, sections qui sont numérotées à partir de l'extrémité qui donne sur le lac Ontario. Les entreprises ont été adjugées pour les sections 1, 2, 3 et 5 et pour une partie des travaux de la section 4 appelée section n° 4A. Les sections n°s 1, 2 et 3 s'étendent sur une distance d'environ neuf milles, de l'entrée du lac Ontario sur le canal, près de Port-Dalhousie jusqu'à et à travers la ville de Thorold. Ces entreprises comprennent la construction de sept écluses à chute et d'une petite ligne de chemin de fer pour le transport des fournitures au cours de la construction du canal. Les travaux sont en marche sur ces trois sections. L'entreprise n° 5 comprend l'élargissement et le creusage du canal existant entre Allanburg et Port-Robinson, distance d'environ 2½ milles. Les travaux ont avancé vite sur cette section. L'entreprise n° 4A comprend la construction de deux ponceaux en béton armé entre le vieux canal et le nouveau pour remplacer les tranchées ouvertes qu'il y a actuellement. Cette partie de l'entreprise marche bien.

Dans le rapport annuel de l'ingénieur en charge, ci-annexé, on trouve des détails complets et intéressants concernant tous les travaux actuellement en cours. Il y a aussi un résumé du rapport de l'an dernier sur le plan général du canal et sur ses principales particularités au point de vue du génie civil.

CANAL WELLAND.

On a fait un grand nombre de réparations et d'améliorations peu considérables, sur le canal, au cours du dernier exercice. En outre, les améliorations les plus impor-

tantes comprennent le remplacement par des ponts en béton armé de six vieux ponts de bois à différents endroits le long du vieux canal et du nouveau et la construction d'un certain nombre de petits ponts en béton armé pour les piétons.

ÉLÉVATEUR DE PORT-COLBORNE.

Pendant l'année, l'élévateur du gouvernement a manié 21,441,826 boisseaux de grain, ce qui constitue une augmentation de 9,839,310 boisseaux sur la quantité maniée l'ânée précédente. Les recettes nettes de l'année se sont élevées à $53,047.06, soit une augmentation de plus de 100 pour 100 sur les affaires de l'année précédente. Depuis la construction de cet élévateur, en 1908, les affaires ont augmenté d'une manière continue et très satisfaisante.

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

Les réparations et les améliorations faites à ce canal au cours de l'an dernier comprennent le dragage d'une partie de l'entrée d'amont, le nettoyage des ponceaux et les réparations générales aux portes d'écluses. Un grand hangar a bois a été construit à l'extrémité est des terrains du canal. Le trafic de marchandises par ce canal a dépassé tout ce qui s'est jamais vu et a atteint un total de 42,703,641 tonnes, soit une augmentation de 8 pour 100 sur l'année précédente. Le rapport de l'ingénieur surintendant donne plus de détails et cite des statistiques de trafic fort intéressantes.

CANAL SAINT-PIERRE.

Les travaux de construction de la nouvelle écluse à l'extrémité Atlantique du canal ont été continués pendant la saison écoulée. Après avoir fait des excavations avec la pelle à vapeur on a découvert que les matériaux de fondation rencontrés étaient peu satisfaisants et on a cru bon de cesser les travaux sur cet emplacement. On a choisi un nouvel endroit pour l'écluse et il est probable que le travail sera commencé cette année à l'emplacement nouvellement choisi. Pour faire les travaux, on devra fermer le canal pendant toute la saison. Cependant, une fois l'entreprise terminée, les facilités d'opération à l'entrée Atlantique seront grandement améliorées.

CHEMINS DE FER.

TERMINUS DES TRAVERSIERS À WAGONS—DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND.

Ces travaux comprennent la construction d'ouvrage du port, débarcadères, etc., au Cap Tormentine, N.-B., et à Carleton-Point, I.-P.-E., points situés à huit milles de distance l'un de l'autre, et la construction d'environ trois milles de voie ferrée reliant l'embranchement de Cap Traverse du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard avec le terminus de Carleton-Point.

Pendant la saison écoulée on a poussé le dragage du bassin de virage à Cap-Tormentine et on a construit une grande quantité de revêtement de bois. On a aussi livré sur les lieux une quantité considérable de matériaux pour les travaux. Il faudra une grosse quantité de pierre de blocaillle à Carleton-Point et on a commencé l'exploitation d'une carrière à Pointe-du-Chêne, à environ 40 milles de distance, carrière où il est possible de trouver toute cette pierre. Jusqu'ici on n'a pas commencé les travaux du terminus proprement dit. Sur l'embranchement du chemin de fer on a fait l'abatage de tout l'emplacement de voie et les travaux d'excavation ont été commencés.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE-D'HUDSON.

Le pont qui se trouve près du Pas, sur la rivière Saskatchewan, et dont nous parlions dans le rapport de l'an dernier, est maintenant terminé. La voie est posée sur une distance de 102 milles au-delà du Pas et 56 milles de cette distance sont complètement ballastés et nivelés. On a fait l'abatage de l'emplacement de voie jusqu'à la première traverse de la rivière Nelson, soit une distance de 242 milles et le régalage est pratiquement fini jusqu'au 105ième mille. Des travaux d'arpentage considérables ont été exécutés au cours de l'hiver dernier dans le but d'améliorer l'alignement et de réduire le coût de construction et le résultat en est qu'on doit adopter certains changements avantageux au point de vue de l'emplacement. On compte que de rapides progrès seront accomplis au cours de la saison prochaine.

TERMINUS DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE-D'HUDSON À PORT-NELSON.

On a commencé les travaux de développement à cet endroit. Au cours de l'hiver et du printemps, l'outillage, les matériaux, les approvisionnements et les ouvriers ont été rassemblés et expédiés à Port-Nelson dès l'ouverture de la navigation. Quelques-uns des steamers employés ne convenaient pas à ce genre de travail et ceci, en même temps que les délais apportés par les entrepreneurs à fournir l'outillage de déchargement a eu pour résultat de grandes difficultés à manier les cargaisons. Il était nécessaire que les arrangements de transport qu'on jugeait nécessaires et expédients fussent terminés de bonne heure au printemps et, après cela, le manque total de moyens de communications n'a donné aucune occasion de modifier les plans pour les accommoder aux conditions existantes. De l'arrivée du premier navire jusqu'au moment où l'outillage flottant a été mis à l'abri pour l'hiver, la période de temps qui s'est écoulée a été si courte que la plus grande partie des hommes ont été occupés à décharger les approvisionnements. Avant le commencement de l'hiver on a construit des maisons pour les hommes, des magasins pour les provisions et on a aussi fait des travaux de drainage. Le travail a été aussi poussé sur la construction du système de radio-télégraphie qui a été mis en fonction au cours de février. Pendant l'hiver, on a buché du bois, le bois abattu pouvant servir à la construction temporaire et aux traverses de chemin de fer. Une certaine quantité de bois équarri faisant partie du steamer naufragé *Alette* a été sauvé et amené sur la glace.

Pendant l'hiver on a construit une route de portage partant de l'extrémité de la voie construite et par laquelle plus de 150 hommes ont atteint Port-Nelson au commencement d'avril.

Grâce à l'acquisition de steamers par la ministère on a surmonté les difficultés qui entourent le transport maritime; dix-sept voyages ont été faits à Port-Nelson au cours de la saison, sans aucun accident.

EMBRANCHEMENT DARTMOUTH-DEANS DE L'INTERCOLONIAL.

Au cours de l'an dernier, les travaux ont progressé d'une manière satisfaisante sur cette ligne. Jusqu'ici, les dépenses se sont montées aux deux tiers environ des estimés totaux et on compte que la ligne sera terminée vers la fin de l'année courante. L'emplacement de voie est entièrement clôturé et le régalage, qui se poursuit à divers endroits de la route, est presque complètement fini; ce qui reste se faisant avec des matériaux apportés par trains des fosses de déblai. Les rails ont été posés à 26 milles et demi de Dartmouth. On a trouvé de bons dépôts de gravier le long de la route et le ballastage se fera au cours de la prochaine saison. Les travaux sont entrepris par MM. M. P. et J. T. Davis.

PONT DE LA RIVIÈRE CHAUDIÈRE.

Ce pont, qui supporte une voie double et a 760 pieds de long, est situé sur la petite ligne de raccordement reliant l'extrémité sud du pont de Québec à la Voie principale de l'Intercolonial. Au commencement de 1912 on a découvert que le pilier central était dangereux, la partie d'amont de ce pilier ayant été minée par les eaux, ce qui avait causé une déflection à cette extrémité et une fente dans la maçonnerie. Un examen minutieux de l'état du pont a fait voir qu'il serait nécessaire de démolir ce pilier et de le reconstruire jusqu'à ce qu'on atteigne une fondation de roc solide en supportant le pont sur une structure temporaire pendant l'accomplissement de ces travaux. Ceux-ci ont été commencés vers la fin de 1912 et se sont continués l'an dernier. La partie d'amont du pilier a été enlevée et reconstruite et les travaux de reconstruction à l'autre extrémité sont commencés. On compte que le pilier neuf sera terminé à la fin de la prochaine saison et qu'on enlèvera les étais temporaires. M. Geo. N. Otty est l'ingénieur chargé des travaux qui sont exécutés par MM. M. P. et J. T. Davis.

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

Durant l'année, les bureaux et les services extérieurs se sont beaucoup occupés de l'inspection des lignes subventionnées. Au cours du dernier exercice dix-huit de ces lignes étaient en voie de construction dans presque chaque province du Dominion.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. A. BOWDEN,
Ingénieur en chef.

M. A. W. CAMPBELL,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

CANAUX DE LA PROVINCE DE QUÉBEC,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
MONTRÉAL, 10 juillet 1914.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-inclus mon rapport annuel au sujet des travaux faits sous ma direction pendant l'exercice finissant le 31 mars 1914.

La division des canaux de la province de Québec comprend les canaux de Lachine et de Soulanges, sur la route du Saint-Laurent, ceux de Sainte-Anne, Carillon et Grenville, sur la rivière Ottawa et ceux de Saint-Ours et Chambly sur la rivière Richelieu.

De tous ces canaux, celui de Lachine est, de beaucoup, le plus important à cause de sa proximité du port de Montréal.

CANAL DE LACHINE.

Longueur, 8½ milles; ascension totale, 45 pieds. Ce canal est pourvu d'une double série de 5 écluses: les nouvelles, de 270 x 45 pieds avec 14 pieds d'eau sur les seuils, et les anciennes, de 200 x 45 avec 9 pieds d'eau sur les seuils, qui sont encore utilisées.

EXPLOITATION.

La navigation s'est faite sans aucune interruption au cours de la dernière saison et aucun accident important ne s'est produit entre l'ouverture, le 22 avril et la clôture qui a eu lieu le 8 décembre 1913.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Les principaux travaux de réparation qui ont été exécutés au cours de l'année sont comme suit:—

Portes de rechange pour les écluses.—

Dix-neuf paires de portes d'écluses de rechange qu'on tenait submergées à des endroits commodes, ont été examinées soigneusement et tenues prêtes en cas d'urgence.

Poteaux d'amarrage.—

On a enlevé 110 poteaux d'amarrage en bois et on les a remplacés par de lourds poteaux en fonte, fixés dans du béton.

Maçonnerie et travaux en béton.—

Les murs des écluses, jetées et jetées de ponts ont été repiqués et jointoyé autant que possible tant que l'eau n'a pas été entrée dans le canal, en mars et avril.

On a relevé un cetrain nombre de pierres en saillie aux écluses n°s 3 et 4 et on les a remplacées par du béton armé.

Des trottoirs en béton ont été construits à chaque extrémité des ponts Wellington et Brewster et un pan de mur en béton ayant 300 pieds de long a été construit entre la culée du pont du Grand-Tronc, rue Wellington et le coin nord-ouest du bassin Wellington.

Bâtiments.—

Pendant l'année on a fait des réparations assez étendues aux bâtiments du canal. Ces bâtiments comprennent les demeures de trois contremaîtres aux chantiers de la rue Mill, tant dans ces chantiers que sur le côté nord-ouest du bassin de radoubs du canal, les bureaux de l'officier de statistiques et ceux du pointeur; les abris des écluses et des ponts et sept hangars.

Appareils de sauvetage.—

Tous les appareils de sauvetage qui existent ont été tenus en bon état; on a placé 75 autres échelles de fer dans les murs du canal et 85 services de sauvetage consistant en une bouée de bois, 50 pieds de bonne corde et une gaffe de 22 pieds de long avec des grappins. Ces appareils ont été placés à divers endroits le long des bords du canal ainsi qu'aux ponts et écluses.

CAPITAL.

Murs verticaux en béton.—

On a construit cinq mille quatre cents pieds linéaires de murs au cours de la saison de navigation. Cette entreprise comprend encore une section d'environ 3,000 pieds.

A l'exception d'un court espace près des écluses de Lachine, toutes les pentes du canal sont maintenant recouvertes de béton, de la Côte Saint-Paul à Lachine.

Les travaux sont donnés par entreprise à MM. Quinlan et Robertson.

Travaux d'amélioration à l'écluse n° 4.—

Ces travaux, qui sont faits sous entreprise par MM. Quinlan, Robertson et Miller, ont fait des progrès satisfaisants l'été dernier. Vers l'époque de la fin des

opérations, à l'automne, tous les murs de fondation de la nouvelle usine de force motrice et les jetées pour les dégorgeoirs avaient été presque terminés. Le 1er mars 1914, on a retiré l'eau du canal et, à la fin de l'exercice toutes les parties du canal qui devaient être submergées étaient assez avancées pour garantir que les travaux seraient terminés en une quinzaine de jours. Une section du mur de soutènement du sud ayant environ 180 pieds de long a été aussi construite.

Reconstruction du hangar Saint-Gabriel n° 1.—

Ce hangar a été incendié en avril 1913 et on l'a reconstruit en acier avec un plancher en béton. Sa grandeur est de 750 pieds x 63 pieds au lieu de 750 x 40, comme l'ancien.

La structure d'acier a été fournie et mise en place par la *Canadian Bridge Co.,* de Walkerville, Ont., et la toiture a été aussi placée par entreprise. Entrepreneurs: *Westmount Plumbing & Heating Co.,* de Montréal.

DRAGAGE.

Au cours de mai 1913, la flotte de dragues s'est occupée d'enlever les pierres qu'on avait fait sauter sur les bords du canal en aval des écluses de Lachine et aussi de nettoyer le canal en amont du pont de la Côte Saint-Paul. Le 26 de ce mois, la flotte avait atteint Côteau-Landing et s'occupait de faire l'excavation du nouveau chenal, à l'entrée du canal de Soulanges. Elle y est restée jusqu'au milieu de novembre alors qu'on l'a envoyée nettoyer l'entrée de l'écluse de Sainte-Anne. Les dragues ont repris leurs quartiers d'hiver, à Montréal, le 26 novembre.

RÉPARATIONS AUX NAVIRES.

La flottille de dragues de Québec comprend deux remorqueurs à vapeur, le *Frank Perew* et le *Carillon,* une drague cuiller à vapeur; une grue flottante à vapeur; trois allèges, dont l'une a été construite au cours de l'hiver dernier; treize allège plates et un magasin flottant. Tous ces vaisseaux ont été soigneusement réparés après la clôture de la navigation en 1913 et tous étaient en bon état quand le travail a été repris en mai drnier.

CANAL DE SOULANGES.

Longueur 14 milles, 5 écluses 270 x 45 pieds. 15 pieds d'eau sur les seuils. Ascension totale 84 pieds.

EXPLOITATION.

Le canal a été ouvert le 24 avril et fermé le 7 déccembre 1913.

La navigation s'est faite sans interruption tout le long de la saison.

Cependant, en deux occasions différentes, de sérieux accidents n'ont été évités que par la présence des poutres protectrices Manny, à la porte aval de l'écluse n° 2.

Le côté sud est de la porte a été frappé par le steamer *E. A. Ames* le 15 mai et par le steamer *Majestic* le 23 juin 1913.

Dans les deux cas une solive d'enchevêtrure et la plateforme ont été brisées, mais la porte proprement dite n'a pas souffert.

Les poutres protectrices ont été si courbées par le choc qu'elles ont été mises hors d'usage. Elles ont néanmoins parfaitement rempli leur but, empêchant la porte de se faire briser, ce qui aurait inévitablement causé de graves dommages aux berges du canal et à l'écluse inférieure, sans parler de l'arrêt dans la navigation.

RÉPARATIONS ET RENOUVELLEMENTS.

Ecluse.—Le mécanisme des vannes Stoney aux écluses n°s 2 et 3 a été renouvelé au cours de l'hiver.

Poteau d'amarrage en fer.—On a agrandi les bases en béton des premiers poteaux de fonte et de cette manière on en a réparé 21.

Berges du canal.—On a déposé sur les bords du canal plusieurs centaines de verges cubes de pierre aux endroits qui demandent une réfection immédiate.

Clôtures.—On a construit deux autres milles de clôtures.

Demeure du garde-magasin.—Cette demeure qui occupe deux étages au-dessus du magasin et qui avait été endommagé l'automne dernier par un incendie où deux femmes et un enfant perdirent la vie, a été réparée et un escalier de sauvetage temporaire y a été placé.

Peinturage.—Au cours de l'année ona repeint toutes les portes et les abris d'écluses ainsi que les poteaux électriques tout le long du canal.

REVENU.

Reconstruction de l'extrémité d'aval de la jetée d'entrée.—En 1912, environ 50 pieds de la jetée sud formant l'entrée du canal en aval se sont écroulés, la jetée ayant été minée par les courants violents qui existent là au moment des crues.

On a obtenu les crédits nécessaires pour la reconstruction et l'entreprisee a été accordée à MM. Quinlan et Robertson, le 26 septembre 1013.

Après s'être procuré le bois nécessaire pour le coffrage et avoir enlevé une partie des débris, les entrepreneurs ont décidé de ne pas continuer les travaux, la saison se trouvant trop avancée.

Remblai du bassin régulateur n° 2.—La pente extérieure du remblai au coin du nord-est du bassin n° 2 qui s'était éboulée à la suite d'infiltrations des eaux du bassin, a été refaite et en partie couverte de gazon avant le commencement de l'hiver. Une tranchée a été creusée jusqu'au roc au pied de la pente intérieure puis remplie de béton. Bien que le bassin n'ait pas encore été rempli on compte bien que cette fuite coûteuse a été aveuglée complètement.

Portes d'écluses de rechange.—Toutes les portes d'écluse de rechange qui avaient été submergées dans le dock de protection en dehors du canal durant les vingt dernières années, ont été sorties de l'eau, réparées et placées sur des supports soigneusements préparés dans le bassin régulateur n° 1. Il a fallu se procurer des modèles assez chers car les originaux n'ont pas été retrouvés. On a l'intention de se procurer, au cours de l'année, un jeu complet de modèles et d'acheter des pièces de rechange pour les portes d'écluses.

Machines électriques.—Les machines pour faire fonctionner à l'électricité les deux petits ponts tournants aux écluses n°s 3 et 4 ont été dessinées et les accessoires achetés l'hiver dernier. Au moment où nous écrivons ces lignes les moteurs sont pratiquement installés.

Hangar à marchandises.—Un bâtiment en briques d'un étage, ayant 20 x 30 pieds et un plancher de béton a été construit sur le bord nord du canal, entre les écluses n°s 1 et 2. Il servira d'abri temporaire pour les marchandises destinées au canal et reçues par eau.

Pont roulant.—Un petit pont roulant en acier a été fourni par la compagnie *Phœnix Bridge & Iron Works* et érigé par dessus l'entrée du bassin régulateur n° 1,

en place du vieux tablier flottant dont le maniement était parfois difficile à cause des fluctuations de niveau dans le canal.

Equipement.—Une pompe aspirante et foulante à turbine, reliée directement à un moteur électrique de 10 C.V. et 200 pieds de boyau de 2 pouces servent à la protection contre le feu et à l'arrosage et on a ajouté à l'outillage de l'atelier une perçeuse électrique de ¾ de pouce avec 10 pieds de transmetteur flexible.

CAPITAL.

Travaux protecteurs à l'entrée amont.—Toute la fondation en coffrage du brise-lames, celle de la jetée du phare et environ 600 pieds de celle de l'extension à la jetée avancée ont été construites et mises en place avant la clôture de la navigation. L'excavation du nouveau chenal par la flottille des dragues a fait de bons progrès et on espère que tous ces travaux seront terminés avant le commencement de l'hiver.

Aiguilles de pertuis en acier.—Un assortiment de seize aiguilles de pertuis en acier de 47 pieds 6 pouces de long et 16 pouces de haut a été acheté de la *Dominion Bridge Company* pour servir à l'écluse n° 5 en cas d'accident ou lorsque l'on désire enlever l'eau de l'écluse ou du bassin supérieur. Les deux extrémités du canal sont maintenant munies de bonnes aiguilles de pertuis.

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

Longueur, ½ mille; une écluse de 240 x 45 pieds; 9 pieds d'eau sur les seuils. L'ancienne écluse, encore utilisable, 200 x 45 pieds, avec 6 pieds d'eau sur les seuils. Ascension, 3 pieds.

EXPLOITATION.

Cette écluse a été ouverte à la navigation le 22 avril et fermée le 14 décembre, aucune interruption ne s'est produite dans le passage des vaisseaux.

RÉPARATIONS.

En outre des réparations ordinaires d'entretien, on a fait les travaux suivants au cours de l'année:—

Jetée guide d'amont.—Les planches de face et d'arrière de cette jetée ont été renouvelées sur une longueur de 200 pieds depuis un pied en dessous de la marque des basses eaux jusqu'au sommet. On a l'intention de refaire tout le dessus de cette jetée en béton, d'ici un an ou deux.

Bâtiments.—Les bureaux du surintendant et du chef des statistiques ainsi que leurs demeures, ont été repeints, les planchers ont été renouvelés et on a installé un service d'eau.

Pôteaux d'amarrage.—Douze pôteaux de bois ont été remplacés par de lourds pôteaux de fonte.

REVENU.

Jetée d'amont entre les écluses.—Le contrat pour refaire en béton le sommet de cette jetée à partir d'un pied en dessous la ligne des basses eaux a été adjugé le 8 octobre 1913 à la *Montreal General Contracting Co.* A cause de la hauteur du niveau dans l'Ottawa, les entrepreneurs n'ont pas pu terminer leur entreprise l'automne dernier. Cependant, lors de la clôture de la navigattion, le béton était posé à partir du pilier de la vieille écluse jusqu'à 20 pieds de l'autre côté de la jetée. Les travaux seront continués cet été.

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

Canal de Carillon.—Longueur, ¾ de mille; 2 écluses, 200 x 45 pieds; 9 pieds d'eau sur les seuils, ascension totale, 16 pieds.

Canal de Grenville.—Longueur, 5¾ milles; cinq écluses, 200 x 45 pieds; 9 pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 45¾ pieds.

EXPLOITATION.

Ces canaux ont été ouverts à la navigation le 22 avril et fermés le 30 novembre 1913. La navigation n'a pas été interrompue pendant la saison.

RÉPARATIONS.

On n'a pas fait d'autres réparations que celles d'entretien général.

REVENU.

Allongement du radier de la digue submergée.—Pendant la crue du printemps de l'an dernier, quelques coffres formant partie du radier de la digue ont été emportés. On avait l'intention d'allonger cette partie du radier de manière à la mettre en ligne avec le reste de la structure.

Les travaux ont été faits à la journée sous la direction du contremaître en chef des canaux de Carillon et de Grenville et terminés à souhait vers la fin d'octobre dernier.

ECLUSE DE SAINT-OURS.

Longueur, ⅛ de mille; une écluse de 200 x 45 pieds; 7 pieds d'eau sur les seuils; ascension, 5 pieds.

EXPLOITATION.

Cette écluse a été ouverte à la navigation le 15 avril et fermée le 30 novembre 1913. Il ne s'est produit aucun accident ni aucune interruption de trafic au cours de la saison.

Je dois signaler ici la mort de M. Alfred Coderre, ancien éclusier et la nomination de François Robillard, son successeur.

RÉPARATIONS.

Il n'y a pas eu d'autres réparations que celles d'entretien général.

REVENU.

Jetées d'estacade.—Les trois jetées d'estacade en béton qui n'ont pas pu se terminer au cours de la saison de 1912, ont été terminées l'automne dernier. On a maintenant terminé le remplacement de toutes les vieilles jetées de bois, en amont et en aval de l'écluse, par des jetées en béton permanentes et les frais d'entretien se trouveront ainsi réduits à leur minimum.

CANAL DE CHAMBLY.

Longueur, 12 milles; 9 écluses, 118 x 22½ pieds; 6½ pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 74 pieds.

EXPLOITATION.

Le canal a été ouvert à la navigation du 22 avril au 1er décembre 1913 et la navigation a été continuée sans interruption toute cette période.

RÉPARATIONS.

Les travaux les plus importants faisant partie de ce chapitre sont:—

Ponceau à syphon.—Un ponceau à syphon qui était en mauvais état a été complètement réparé et l'entrée comme la sortie renouvelées.

Eclairage électrique.—La ligne d'éclairage électrique le long du canal a été terminée et il ne reste à établir qu'une petite section entre le nouveau quai en amont du pont du Central-Vermont, à Saint-Jean, et le brise-lames, soit environ 800 pieds. Le tableau de distribution dans l'usine de force motrice, tableau dont on avait attendu la livraison si longtemps, a été enfin mis en fonctionnement pour l'ouverture de la navigation.

Ecluse n° 2.—Afin d'arrêter les fuites à travers le bajoyer ouest de cette écluse, on a creusé une tranchée sur toute la longueur de la face extérieure du remblai et une couche de béton de 10 pouces d'épaisseur y a été placée, ce qui rend le bajoyer imperméable.

Bâtiments.—Les murs de fondation et le plancher de la scierie ont été renouvelés et l'ancien sol de brique de l'atelier des machines a été remplacé par du béton.

Dégorgeoir des eaux de l'usine électrique.—La partie aval des murs de ce dégorgeoir était en mauvais état. On l'a démolie et reconstruite en béton sur une longueur de 100 pieds environ.

REVENU.

Pont tournant à la traverse Larocque.—Le vieux pont tournant en bois qui se trouvait à cet endroit a été remplacé par une travée d'acier de 63 pieds de long par 14 pieds de large, bâtie et érigée par la *Hamilton Bridge Company,* d'Hamilton, Ont. Le remodelage des appuis du pont a été fait à la journée.

Nouvelles portes d'écluse.—Pendant l'hiver, le personnel des réparations du canal a construit deux paires de portes d'écluse.

Barrage régulateur à Fryer's-Point.—Le vieux barrage en bois de cet endroit a été refait en béton. La nouvelle structure a 47 pieds de long et 32 pieds de large. Elle contient trois ouvertures, celles des deux extrémités ayant chacune 10 pieds de large sont munies d'aiguilles de pertuis par-dessus lesquelles l'eau passe quand elle dépasse son niveau normal, tandis que celle du centre a 12 pieds de large et contient des vantelles d'acier permettant de vider le canal jusqu'au fond.

Dragage.—La drague à cuillère du canal de Chambly a fait une somme considérable de travail en creusant le bassin en amont du pont du Vermont-Central, à Saint-Jean. Les matériaux enlevés ont été déposés en arrière de la jetée construite à cet endroit, il y a trois ans, par MM. J. G. Poupore et Cie. Le bassin dont il est question n'est pas terminé et les travaux devront se continuer pendant une ou deux saisons de plus.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Ce canal a été loué à la *Canadian Light and Power Company* depuis 1907 et ne se trouve plus sous le contrôle direct du ministère. Cependant, nous continuons certains travaux qui s'y rapportent.

CHAUSSEE DE HUNGRY-BAY.

RÉPARATIONS.

Les herbes ont été coupées deux fois sur toute la longueur (5 milles) de cette chaussée et deux milles de fossés ont été nettoyés. La chaussée proprement dite, la route à son sommet les murs de pierres construits pour protéger les bords du lac ont été tenus en bon état.

La pierre concassée achetée en 1912 a été utilisée l'été dernier pour remplir les trous et les ornières dans la route macadamisée.

LAC SAINT-FRANÇOIS.

REVENU.

Protection des bords.—Pendant le cours de l'été, on a construit neuf sections de murs d'une longueur totale de 3,810 pieds aux endroits qui demandaient une protection immédiate. Sur ce total, on a construit 2,100 pieds linéaires de mur sur la rive sud et 1,710 pieds sur la rive nord du lac.

En outre, les murs déjà construits ont été réparés sur une longueur de 4,860 pieds et on a utilisé une grande quantité de pierre neuve pour cela.

DIGUE DE VALLEYFIELD.

Cette digue a été construite en 1852 et avec le canal de Beauharnois, dans le but de fermer le chenal séparant la terre ferme de la Grande-Ile de Bauharnois. Sa partie amont était alors garnie d'un coffrage qui servait de quai et, ce coffrage étant dans un état déplorable, on a décidé de le revêtir de béton et d'en faire un dock permanent. Le contrat de ces travaux a été adjugé à MM. Cossette et Cie, le 26 juillet 1913. Les travaux ont été commencés quelques jours plus tard, mais à cause du manque d'outillage convenable, les entrepreneurs n'ont rien accompli qui vaille la peine. Ce contrat a été depuis annulé et les travaux seront exécutés au cours de l'année 1914-15.

Les travaux qui font partie des chapitres " Capital " et " Revenu ", sur le canal de Lachine, sont sous la surveillance immédiate du lieutenant-colonel H. R. Lordly, I.C., et M. L. S. Pariseau, I.C., est chargé de ces comptes pour les autres canaux de la division.

Je suis heureux de dire que tous les deux, ainsi que leurs personnels, se sont acquittés des devoirs qui leur avaient été confiés au cours de l'an dernier, d'une manière qui leur fait honneur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ERNEST MARCEAU,

Ingénieur surintendant des canaux de la province de Québec.

CANAUX DE LA PROVINCE DE QUEBEC.

RELEVÉ indiquant la date d'ouverture et de clôture des canaux de la province de Québec au cours de l'exercice 1913-14.

Canal.	Ouverture.	Clôture.
	1913.	1913.
Canal de Lachine	22 avril	8 décembre.
Canal de Soulanges	19 avril	7 décembre.
Canal de Chambly	21 avril	30 novembre.
Canal de Saint-Ours	15 avril	30 novembre.
Canal de Sainte-Anne	19 avril	4 décembre.
Canaux de Grenville et Carillon	21 avril	29 novembre.

CANAL LACHINE.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de la nouvelle écluse n° 1 à l'entrée d'aval, et de la nouvelle écluse n° 5 à l'entrée d'amont, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1914.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 5, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1913.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	40	4	20	6	20	6	17	11
Mai	21	8	18	8	19	9	18	2
Juin	19	0	16	7	18	7	17	0
Juillet	16	6	15	9	17	0	16	4
Août	15	10	14	11	16	4	15	8
Septembre	15	7	14	6	15	11	15	5
Octobre	16	5	14	5	16	2	15	2
Novembre	16	4	15	0	17	2	15	8
Décembre	16	6	15	1	16	4	15	6
1914.								
Janvier	33	2	17	0	17	2	15	6
Février	29	2	23	11	16	4	14	2
Mars	28	2	22	9	16	8	13	11

CANAL SOULANGES.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 1 à l'entrée d'aval, et de l'écluse n° 5 à l'entrée d'amont, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1914.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 5, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux bassse extrêmes.	
1913.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	22	5	20	6	18	8	17	6
Mai	21	4	20	1	17	8	17	3
Juin	20	1	18	9	17	8	17	5
Juillet	18	9	18	6	17	6	17	3
Août	18	0	18	0	17	3	16	8
Septembre	18	0	17	5	17	0	16	7
Octobre	18	2	17	5	16	8	16	4
Novembre	18	6	18	0	17	0	16	4
Décembre	18	5	18	0	16	6	16	2
1914.								
Janvier	19	8	18	2	17	6	16	1
Février	27	3	19	9	17	2	15	5
Mars	28	2	22	9	16	8	13	11

CANAL CHAMBLY.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 9 (entrée d'aval, et de l'écluse n° 1 (entrée d'amont), durant l'exercice terminé le 31 mars 1914.

Mois.	Ecluse n° 9, busc d'aval.				Ecluse n° 1, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses Extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1913.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	21	6	15	5	13	7	11	5
Mai	15	6	12	7	11	7	9	8
Juin	13	0	10	7	10	6	8	11
Juillet	10	10	9	0	9	2	7	11
Août	10	3	8	9	8	9	7	5
Septembre	9	4	8	5	7	10	6	9
Octobre	9	11	8	0	8	9	6	9
Novembre	9	7	8	2	9	3	7	5
Décembre	9	2	8	0	8	11	7	7
1914.								
Janvier	9	2	7	10	9	3	8	3
Février	9	9	8	8	9	5	8	10
Mars	15	4	9	0	11	10	9	4

ECLUSE DE SAINT-OURS.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse de Saint-Ours durant l'exercice terminé le 31 mars 1914.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 1, bucs d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes,	
1913	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs	pds.	pcs.
Avril	21	4	15	1	17	0	12	2
Mai	15	9	12	1	12	4	10	1
Juin	12	6	9	3	10	11	9	4
Juillet	9	3	8	0	9	6	8	1
Août	8	2	7	0	9	7	8	1
Septembre	8	0	6	6	9	7	8	8
Octobre	9	0	6	6	9	10	8	4
Novembre	8	9	7	6	9	10	7	10
Décembre	8	4	7	7	8	9	7	6
1914.								
Janvier	11	2	8	8	8	2	7	5
Février	11	1	9	7	8	4	8	0
Mars	14	5	10	0	11	9	8	1

CANAL DE CARILLON.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 1 à l'entrée d'aval, et de l'écluse n° 2 à l'entrée d'amont, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1914.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 2, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1913.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	19	7	17	6	17	1	16	4
Mai	19	4	16	2	18	7	15	2
Juin	16	0	13	4	15	4	12	3
Juillet	13	2	12	4	12	0	11	0
Août	12	3	11	6	10	10	10	2
Septembre	11	10	11	4	11	0	10	2
Octobre	13	8	11	4	13	0	10	10
Novembre	14	4	13	2	13	10	12	6
Décembre	14	5	13	0	13	11	12	3
1914.								
Janvier	13	8	13	0	16	6	12	3
Février	15	0	12	11	16	5	13	10
Mars	15	2	12	10	13	7	11	5

CANAL DE GRENVILLE.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 3 à l'entrée d'aval, et de l'écluse n° 7 à l'entrée d'amont, pendant l'exercice terminé le 31 mars 1914.

Mois.	Ecluse n° 3, busc d'aval.				Ecluse n° 7, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1913.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	23	4	21	0	19	4	18	2
Mai	23	11	19	4	20	8	16	11
Juin	19	2	15	6	16	8	13	0
Juillet	15	4	13	11	12	11	11	4
Août	13	10	13	0	11	4	10	3
Septembre	13	4	12	9	10	7	9	9
Octobre	15	10	12	11	13	6	10	1
Novembre	16	10	15	0	14	5	12	7
Décembre	17	0	14	11	14	7	12	6
1914.								
Janvier	21	6	16	2	12	6	11	2
Février	23	3	19	5	11	5	10	10
Mars	20	1	15	4	14	0	10	6

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse de Sainte-Anne aux entrées d'aval et d'amont durant l'exercice terminé le 31 mars 1914.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 1, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1913.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	15	8	14	0	16	6	15	7
Mai	14	10	13	4	17	2	14	5
Juin	13	5	12	1	14	5	12	1
Juillet	12	0	11	6	11	9	11	1
Août	11	5	10	10	11	1	10	4
Septembre	11	0	10	6	10	5	10	0
Octobre	11	3	10	2	12	3	10	2
Novembre	11	7	10	11	12	8	11	8
Décembre	11	5	10	8	12	10	11	6
1914.								
Janvier	12	5	10	10	12	0	11	4
Février	11	11	10	8	13	1	11	3
Mars	12	3	9	8	13	0	11	1

CANAUX DE LA PROVINCE D'ONTARIO.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

CANAUX ONTARIO—SAINT-LAURENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,

CORNWALL, 1er avril 1914.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur l'entretien et le fonctionnement des canaux d'Ontario-Saint-Laurent pour l'exercice clos le 31 mars 1914.

Les canaux Ontario-Saint-Laurent comprennent les canaux de Cornwall, de la Pointe-Farran, du rapide-Plat et des Galops, et celui du chenal du Nord au-dessous de Prescott, sur la route du Saint-Laurent, et sur la rive nord du lac Ontario, entre le haut de la baie Quinté et la baie Brighton, le canal Murray.

CANAL DE CORNWALL.

Ce canal a été ouvert à la navigation le 16 avril et clos le 13 décembre. La navigation s'est continuée sans interruption tout le cours de la saison.

Accidents.—Le 30 octobre, vers 10 heures du soir, le chaland *Cornwall,* appartenant à la *Montreal Transportation Co,* et chargé de blé, était toué dans le canal quand il a frappé la berge nord un peu en aval de l'écluse n° 21 et s'est placé en travers du canal, où il est demeuré 14 heures. On a découvert qu'il faisait trop d'eau pour continuer son voyage dans le canal et on l'a échoué en face de la digue d'amont où il se trouve encore à moitié submergé mais hors du chenal de navigation.

Le 6 novembre, à 10 heures du matin, le vapeur *John Lambert,* remontant le canal, a frappé les portes d'amont de l'écluse n° 19, les enlevant en partie de leur seuil et cassant une tige de suspension. Exactement au même moment, le vapeur *Querida* descendant le canal, frappa les portes d'amont de l'éluse n° 21, forçant le sommet d'une des portes jusqu'à ce qu'il se trouve à angle droit avec le bajoyer et se heurtant au vapeur *Windsor* qui était dans l'écluse. Un support en fonte, une barre de suspension, toutes les boutisses et des parties du mécanisme des vantelles ont été brisés, tandis que les portes ont été tordues. On a exécuté immédiatement des réparations temporaires, les portes ont été redressées et la navigation a repris son cours à 4 heures.

Réfections et réparations.—On a reconstruit une partie de la maçonnerie du mur de soutènement ayant 75 pieds de long, en aval du grand barrage de trop plein de l'écluse n° 17. On a aussi refait et revêtu en béton six cent soixante-dix pieds linéaires de la berge, à l'ouest du pont de Cornwall.

On a enlevé et remplacé par des neuves six des vieilles vantellles dans le barrage de l'écluse n° 20. Ces vantelles étaient en si mauvais état qu'il était impossible de les fermer.

Le système d'ouverture à la porte sud des portes de garde, au-dessus de l'écluse n° 20, a été réparé et renforcé.

Des réparations importantes ont été faites à la berge entre la digue d'amont et l'écluse n° 21.

Les vieilles portes, la plateforme de bois et les buscs de seuil à la tête de l'écluse n° 20 ont été enlevés et une digue en béton, surmontée d'une passerelle de service en béton armé a été construite à travers l'écluse. Toutes les portes d'écluses placées dans le canal ont reçu une couche de peinture et on a réparé et examiné les mécanismes de fonctionnement et les vantelles des portes d'écluses en même temps qu'on a peinturé les mécanismes.

La vieille prise d'eau en bois et le pont au barrage de la *Stormont Electric Light & Power Co.*, sur le côté sud, à l'ouest du pont de Cornwall, qui se trouvaient en mauvais état, ont été enlevés et remplacés par des structures de béton armé construites par la compagnie.

Les réparations énumérées ci-dessus ont été faites tandis que le canal était vide, au cours d'avril 1913.

On a placé dix poteaux d'amarrage en fonte, encastrés dans du béton, le long de la berge nord, à l'ouest de la vieille écluse n° 17; trois de chaque côté de la vieille écluse n° 17, six sur la berge sud, à l'ouest du pont de Cornwall; sept sur la berge sud, à l'est de l'écluse n° 18; six sur la berge sud, à l'ouest du pont de l'Ottawa et New-York; huit sur la berge de l'écluse n° 20 et douze plus petits ont été placés sur la berge sud du bassin de réparations.

Les approches en béton, sur le côté nord du bassin de réparations dans le bas niveau, ont été élevées de trois pieds de manière à augmenter les facilités pour la réparations des bateaux.

Un trottoir en béton de 500 pieds de long a été construit sur la berge sud, à l'ouest du pont de Cornwall, jusqu'à la maison du surintendant.

On a enlevé le faîte de soutènement en amont de l'écluse n° 18 sur une longueur de 350 pieds; les pierres endommagées ont été redressées et le tout replacé sur un alignement six pouces en arrière de la face du mur.

La ligne en dessous du faîte a été chamfreinée de manière à s'aligner avec la nouvelle ligne, le couronnement étant en même temps renforcé en arrière par du béton. On a réparé de la même manière 30 pieds du bajoyer de cette écluse, à l'entrée nord-ouest.

Un petit pont en béton armé a été construit au-dessus de la prise d'eau des pompes de l'aqueduc, sur la rive sud, en amont de l'écluse n° 18. Le faîte du mur sur le côté sud de l'écluse n° 19 a été renforcé en arrière avec du béton et les bases de béton des poteaux d'amarrage ont été levées et nivelées.

Le faîte du mur nord-est à l'entrée de l'écluse n° 20, qui avait été abimé par le vapeur *Derbyshire* le 22 mai 1913, a été enlevé, replacé et renforcé avec du béton. Le faîte du mur, du côté sud de l'écluse n° 21 a été renforcé en arrière avec du béton et Le faîte de l'entrée nord-ouest de cette écluse enlevé et refait.

Le vieux ponceau en bois sous la route de Mille-Roches, ponceau qui se drainait dans le vieux canal et qui s'était en partie effondré, a été enlevé et refait en béton.

Des réparations considérables ont été faites à la toiture en feuilles goudronnées de l'atelier des machines.

Le 17 avril, les portes d'aval de l'écluse n° 17 ont été enlevées et remplacées par deux portes carrées. Les portes enlevées ont été réparées et mises de côté comme portes de rechange. Le 18 avril, la porte d'amont du côté sud de l'écluse n° 17 a été enlevée, un degré brisé a été déposé et remplacé par un neuf, puis la porte a été reposée. Les portes d'amont de la vieille écluse n° 20, enlevées quand on a construit la digue en béton à travers cette écluse, ont été reconstruites et placées dans l'enfoncement supérieur de la vieille écluse n° 17, en amont du bassin de réparations; et les portes enlevées de la vieille écluse n° 17 qui ne pouvaient plus servir, ont été démontées, les poutres saines étant sciées en planches et placées dans le stock. Les portes aval de l'écluse n° 21 ont été enlevées le 3 octobre et remplacées par des portes de rechange. Les portes ainsi enlevées ont été immédiatement réparées et placées dans le renfoncement amont de cette écluse, à la place des portes endommagées par le vapeur *Querida* le 6 novembre, qui ont été mises dans le bassin de réparations et réparées au cours de l'hiver. Le 3 décembre, les portes d'aval de l'écluse n° 15 ont été enlevées, placées dans le bassin de réparations et on les répare actuellement. Elles ont été remplacées par une paire de portes de rechange.

Au cours de l'hiver on a cinstruit et apprêté de nouvelles barres de faîte, des meneaux, des planches de pont et des passerelles pour les portes gardes en amont de

l'écluse n° 20. La tâche d'enlever les vieilles poutres du sommet de ces portes, poutres très endommagées, et leur remplacement par des neuves seront terminés avant l'ouverture de la navigation.

Le faîte de l'encoignure creuse au nord-est de l'écluse n° 15, qui avait été brisé, a été enlevé dès la clôture de la navigation. Une nouvelle pierre d'encoignure a été taillée et placée et toutes les pierres du faîte autour de cette encoignure, ainsi que la chaîne, ont été enlevées, replacées et chamfreinées sur l'alignement convenable.

Mille cent quatre-vingt-cinq pieds linéaires de lisse de chêne ont été placés sur la face du mur de maçonnerie sur la berge nord du canal; à l'est du pont de Cornwall. Le long de cette paroi, on a placé la même longueur de chaîne de sauvetage sous la maçonnerie, ainsi que 551 pieds de chaîne de sauvetage sur la maçonnerie de revêtement de la rive sud, à l'ouest du pont de Cornwall.

Une section de l'estacade flottante de la tête de l'écluse n° 21, ayant 95 pieds de longueur, a été placée dans le bassin de radoub après la clôture de la navigation, puis réparée et renforcée au cours de l'hiver.

Quatre sections de l'estacade flottante du pont de Cornwall, ayant chacune 72 pieds de longueur, ont aussi été installées dans le bassin à la même époque, puis reconstruites durant l'hiver.

Chacun des deux ponts tournants du canal ont reçu une couche de peinture.

Le toît des kiosques de garde et des chalets des transformateurs, à chacune des écluses, a aussi reçu une couche de peinture.

L'on a fait promptement les réfections ordinaires aux portes d'écluse, clôtures, berges et revêtements, ainsi que le curage des fossés et l'enlèvement des herbes, etc.

Jardinage.—Plus de six cents arbres indigènes et un grand nombre d'arbustes ont été plantés au cours de la saison en divers endroits le long du canal. Les terrains et les plates-bandes à fleurs des divers parcs et écluses ont été bien entretenus, et offraient un aspect fort attrayant. Cette partie de la besogne ordinaire s'est fortement accentuée depuis quelques années, et l'on embellit constamment de nouvelles sections. On achète bon nombre de plantes de couche pour ce travail, chaque saison, et je recommanderais fortement, dans le but de propager ces plantes, la construction d'une petite serre qui serait confiée aux soins de notre propre jardinier, homme très capable.

Les rangs supérieurs du caisson en bois qui forme l'assiette du phare, à l'est de la jetée de Saint-Régis, environ deux milles en aval du canal de Cornwall, ont été reconstruits après avoir été fortement avariés par la glace; le revêtement de pierre a été rétabli partout où c'était nécessaire sur la façade de la jetée.

Améliorations.—L'entreprise adjugée à M. G.-R. Philips pour l'amélioration de l'accès d'aval à l'écluse n° 15, a été achevée de façon satisfaisante la saison dernière, sauf un peu de gazonnage dont on s'occupera au cours de la saison actuelle. Ces ouvrages donnent maintenant un accès facile de la rivière à l'écluse, offrant aussi plus d'aire aux bateaux qui attendent le passage.

Une entreprise a été adjugée à la *Kennedy Construction Company,* en décembre 1913, pour améliorer l'accès d'aval de l'écluse n° 20.

Ce travail consiste dans l'enlèvement d'une longueur de cent pieds du vieux caisson actuel, qui est en mauvais état, et dans la construction, sur le même emplacement et en allant vers l'est, d'un mur en béton dont la longueur totale sera de deux cents pieds.

La besogne a été commencée le 16 décembre, et le 3 janvier les entrepreneurs avaient enlevé sept pieds des rangs supérieurs de l'ancien caisson; pour faciliter la tâche, le niveau du canal avait été abaissé de quatre pieds dans ce bief.

Au cours de l'hiver, tout le gravier nécessaire à la construction des murs en béton a été livré, le hangar a été élevé, le ciment et les matériaux des formes ont été livrés et emmagasinés, et l'outillage requis a été mis en place; tout a été installé de façon à permettre la reprise des travaux dès l'évidement du canal.

Le canal a été vidé le 23 mars, et les entrepreneurs ont immédiatement repris les travaux, enlevant les vieux caissons, construisant les bâtardeaux et préparant les assises du nouveau mur en béton à l'est de l'ancien caisson.

Les travaux seront achevés avant le 15 mai.

Levés.—Deux petits groupes ont travaillé pendant quatre mois environ, dans l'été de 1913, à prendre les niveaux de terrain le long de la rive nord du Saint-Laurent, afin de déterminer la possibilité de creuser un canal à eau profonde entre les bas-fonds en aval de Prescott et un endroit à l'embouchure de la rivière Ottawa, ou près de là.

La superficie étudiée comprend une langue de terre de deux à quatre milles de largeur sur la rive nord du Saint-Laurent, entre Cardinal et Lancaster.

On a préparé d'après ces niveaux une carte de contour assez précise indiquant plusieurs emplacements, et d'après laquelle on prépare les profils des divers emplacements et les estimations approximatives. Une équipe achèvera au cours de la saison prochaine le travail de terrain entre la rivière Ottawa et Lancaster.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les canaux de Williamsburg ont été ouverts à la navigation le 15 avril et fermés le 16 décembre; la navigation n'a pas été retardée durant la saison.

Accidents.—Le 12 juillet 1913, le vapeur *Toiler,* remontant, a abordé le mur d'accès de haut niveau au pied de l'écluse de la rive nord, en pénétrant dans l'écluse n° 23 du canal du Rapide Plat. Il a brisé et déplacé quelques chaperons. Les propriétaires du bateau ont déposé une somme de $100 pour garantir les frais de réfection, laquelle sera achevée avant la réouverture de la navigation.

Le 24 novembre, le vapeur *Cadillac,* descendant, a frappé et légèrement avarié la porte d'écluse d'amont, au sud, en entrant dans l'écluse n° 28 du canal des Galops. On a fait les réparations aussitôt, les frais en étant payés par les propriétaires du bateau.

Réfections et réparations.—Le revêtement en pierre des berges, près de la tête du canal de la Pointe Farran, a été reconstruit sur une longueur d'environ 800 pieds linéaires, et sur une bonne distance de gros cailloux ont été placés sur le bord de ce talus pour asseoir les prochaines pierres perdues.

Les seize lampadaires placés de chaque côté de l'écluse n° 22, Pointe Farran, ont été reculés d'environ six pieds jusqu'à l'alignement des bittes, de façon à donner place aux bateaux, et l'on a installé sept nouveaux lampadaires sur le mur septentrional d'accès; le tuyautage à gaz a été posé et le tout a été relié au réservoir d'acétylène.

Le gazomètre a été complètement refait, et l'on a peinturé tous les bâtiments ainsi que les portes permanentes de ce canal.

En avril, alors qu'on abaissait le niveau du canal du Rapide Plat, on a enlevé et replacé environ 1,400 pieds du revêtement en pierre de la berge sud, en face du village de Morrisburg, et la pierre perdue du reste de la berge sud, qui avait déboulé sur la déclivité, a été remise en place, prête au posage à la main.

Des quantités de forts cailloux ont été placés le long des bords, côté de la rivière, au sud de l'écluse n° 24, pour protéger cette dernière contre l'affouillement des eaux, qui avaient déjà creusé de profonds ravinements dans le remblayage en terre de l'endroit.

Les chaperons du mur en maçonnerie du côté sud de l'accès d'aval à l'écluse n° 23 ont été enlevés et reposés, puis renforcés à l'arrière par du béton. Le mur a été rejointoyé.

Le jointoyage des murs avoisinant l'écluse n° 23 a tout été refait au-dessus de l'eau.

Les hauts murs en maçonnerie de la berge nord du canal, en face du village de Morrisburg, ont été complètement rejointoyés.

On a rejointoyé au-dessus de l'eau tous les murs en maçonnerie de l'écluse n° 24.

Le revêtement en pierre de la berge sud du canal des Galops, à l'ouest de l'écluse n° 25, a été reposé sur une distance d'environ 2,000 pieds linéaires.

Un vaste abreuvoir a été construit pour M. Geo.-A. Binion, berge nord du canal des Galops, deux milles environ à l'ouest de l'écluse n° 25, pour remplacer l'abreuvoir désaffecté lors de l'agrandissement du canal.

Deux des grandes vannes de la berge nord de l'écluse n° 25, servant au remplissage du sas de 500 pieds de cette écluse, ont été enlevées après la fermeture de la navigation, expédiées à nos ateliers de machine à Cornwall, et complètement réparées. Les tiges ont été redressées et l'on a fourni et ajusté de nouveaux seuils. Ces vannes seront reposées avant la reprise de la navigation. Il a fallu employer des plongeurs au déplacement des vannes, car on n'avait rien établi pour vider le puits d'alimentation lors de la construction de l'écluse.

Cinq ponts en béton armé ont été construits sur le fossé du gouvernement à l'ouest d'Iroquois, et l'on a placé dans ce fossé des tuyaux ridés en fer galvanisé, qui ont été par la suite recouverts. Les ponts remplacent les anciens passages en bois, qui étaient profondément vermoulus.

Un plancher en ciment a été posé dans la station d'énergie du village d'Iroquois, et l'on a vidé le puits de la turbine sud pour permettre la réparation des turbines. On a ainsi réglé définitivement toutes les contentions surgies à la suite de la construction de cette station par le ministère.

La rue passant au nord des bornes du canal, à l'ouest du barrage, village d'Iroquois, a été égouttée, régalée et macadamisée.

A l'écluse n° 25, une partie du toit de la maison du chef d'écluse a été recouverte en bardeau, et une fournaise à air chaud a été installée dans le logement.

Un drain en tuile de neuf pouces a été posé dans le fossé à travers les terrains du canal, sur une distance de 250 pieds linéaires, au sud de l'écluse n° 25, et le fossé a été comblé.

Quarante-quatre grosses bittes en fonte ont été installées dans de solides assises en béton à l'écluse n° 25.

On a fait quelque jointoyage aux murs en maçonnerie des écluses n°s 27 et 28, ainsi qu'aux murs du barrage et à ceux d'accès de ces écluses.

Graduellement, les terrains qui entourent toutes les écluses sont nivelées puis ensemencés; les planches de fleurs sont coquettement entretenues. Plusieurs arbustes et arbrisseaux ont été plantés à divers endroits le long du canal.

Les réparations ordinaires aux portes d'écluses, bâtiments, ponts, barrages, déversoirs et berges ont été faites, ainsi que le nettoyage des fossés et l'enlèvement des herbes et joncs, etc.

AMÉLIORATIONS—CANAL DE LA POINTE FARRAN—ACCÈS D'AVAL.

Cette entreprise, adjugée à la *Randolph Macdonald Co., Limited,* le 22 mai 1911, a été achevée de façon satisfaisante en août 1913.

Elle comprenait l'enlèvement de l'ancien caisson-jetée de la berge nord de l'accès d'aval du canal, jusqu'au niveau de l'eau, puis son remplacement par un mur en béton ayant une longueur de 750 pieds, et le prolongement du caisson-jetée au moyen de murailles en béton, sur une distance suplémentaire de 1,140 pieds, au sommet, en sus des dragages nécessaires à l'assiette des caissons.

Ce travail a fortement facilité l'accès au canal, et les bateaux qui remontent n'ont maintenant aucune difficulté en arrivant à cette écluse, si on les manœuvre bien, malgré les remous dangereux de l'endroit.

CANAL DU RAPIDE PLAT—ACCÈS D'AVAL DE L'ÉCLUSE N° 24.

Ce travail, adjugé à MM. Rogers Mills and Sons, comprend l'élargissement et le redressement du canal, immédiatement en aval de l'écluse, et la construction d'accès en bois et en béton du côté nord de l'écluse d'entrée aval. Il ne reste plus dans cette entreprise qu'à faire une faible partie de dragage qu'on achèvera cette saison.

RAPIDES DES GALOPS—ÉCLUSE N° 28.

L'emplacement de cette écluse, qui surplombe les rapides des Galops, est ouvert à la rivière à chaque extrémité et n'a pas de portes de protection qu'on puisse utiliser lorsqu'un bateau entre dans l'écluse; il fallait donc prendre les moyens de fermer le bief en cas d'accident des vantaux.

Trois poutres en treilllis destinées à être placées au besoin dans les contrôles des poutrelles de barrage à la tête de l'écluse, donnant appui à une cloison en bois, sont actuellement au côté sud de l'écluse.

Le 31 décembre 1913, on a fait un contrat avec la *Dickinson Bridge Company* pour la construction et le posage d'un pont provisoire en acier sur l'écluse en vue de la mise en place des poutres d'acier.

Le pont sera posé avant le 31 mai.

Levés.—Les levés ont été achevés la saison dernière pour l'agrandissement de l'accès d'amont au canal des Rapides Plats; ces ouvrages permettront aux bateaux ayant un tirant de 14 pieds d'utiliser, dans la descente, le canal aux époques d'étiage. Le tracé entier des nouveaux accès projetés a été sondé et sectionné en travers. Il existe actuellement un danger pour les plus gros bateaux qui entrent dans le canal par l'amont. Le Rapide Plat est un peu profond en face du canal, de sorte que lors de l'étiage, les bateaux doivent s'alléger à 13 pieds de tirant pour passer dans le rapide.

CANAL MURRAY.

Le canal Murray a été ouvert à la navigation le 10 avril et fermé le 10 décembre. La navigation n'a pas été sérieusement retardée.

Accidents.—Le 10 mai, le trois-mâts-goélette *Major N. H. Ferry,* allant à l'ouest, a frappé une pile du pont du chemin de fer Central-Ontario, et a sombré dans le canal à une faible distance du pont du chemin Smithfield. Le pont n'a pas été avarié et la navigation n'a pas été retardée.

Le renflouage de ce bateau a été difficile, n'ayant été terminé que le 10 juin. Il a fallu fermer le canal de trois heures de l'après-midi, le 30 mai, à dix heures du matin le 31, pour permettre à l'appareil de renflouage de travailler à l'aise. Après l'enlèvement de l'épave, les propriétaires ont abandonné le bateau, qui a été coulé dans la baie de Quinté, un mille environ à l'est du canal près de la rive sud.

Le 9 juillet, le vapeur *North King,* allant à l'ouest, a frappé la pile est d'appui du pont du chemin Trenton, déplaçant plusieurs chaperons.

Le 22 juillet, le même bateau, allant à l'est, a frappé la pile ouest d'appui du pont du chemin Smithfield, déplaçant onze chaperons.

Le personnel du canal a promptement réparé les dégats dans chaque cas, et les propriétaires du bateau en ont payé les frais.

Le 6 octobre, la barge *Sophia Minch,* à la remorque de la barge à vapeur *John Rolf,* a frappé la pile est du pont de Smithfield, déplaçant deux chaperons. Les propriétaires ont payé les frais des réparations, qui ont été faites incessamment.

Réfections et réparations.—Tous les bâtiments du canal ont reçu une couche de peinture. On a posé le papier de tenture dans deux pièces du logis du contremaître, et les boiseries de l'intérieur ont été repeinturées. On a aussi tendu du nouveau papier dans trois pièces du logis du gardien du pont du chemin Smithfield. Les boiseries

intérieures de l'habitation du gardien du pont du chemin de fer C. O., ont été peinturées et l'on a curé la citerne, qui a été ensuite recouverte.

Le clôturage en broche longeant le tracé a été réparé sur une distances de dix milles environ.

Du côté nord du canal, entre le pont du chemin de fer Central-Ontario et le pont du chemin Smithfield, on a posé environ 6,500 pieds linéaires de ligne téléphonique, le téléphone du canal a été transporté du kiosque de garde du pont de chemin de fer au logis du contremaître du canal, où l'appareil a été définitivement installé.

Les réparations nécessaires ont été faites à la pierre-perdue, aux barges et aux bermes; toutes les dérivations, tous les dégorgements ont été tenus en bon état; les herbes et les joncs ont été coupés, et l'on a fait aux ponts et aux logements les petites réparations peu importantes.

Les déblais de sable qui longent le logement du gardien du pont de chemin de fer ont été nivelés et régalés autour de l'habitation, puis couverts de terreau et ensemencés.

Améliorations.—L'entreprise adjugée à la *Macdonald Contracting Co., Limited,* pour l'ablation de certains hauts fonds du canal, a été achevée en juin 1914 d'une façon satisfaisante.

Le lit du canal est maintenant curé à sa profondeur primitive, onze pieds à l'étiage du lac Ontario. L'estimation finale de ces travaux a été payée.

Levés.—Les levés entrepris pour déterminer l'étendue et le coût des travaux nécessaires à l'établissement d'un chenal de profondeur navigable de 14 pieds dans ce canal, étiage du lac Ontario, ont été achevés. Une estimation approximative des frais a été faite et adressée au ministère.

La forte accrue du trafic de ce canal depuis quelques années, et l'augmentation dans le nombre des bateaux plus importants qui suivent cet itinéraire, sembleraient autoriser le creusage du canal à une profondeur qui permettrait aux bateaux qui l'utilisent de charger au tirant des canaux du Saint-Laurent. Les armateurs insistent sur l'exécution de ces travaux.

Ci-suivent des tableaux indiquant les amendes et les dommages perçus au cours de l'année, ainsi que l'apogée et l'étiage des niveaux de rivière pour chacun des canaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C.-D. SARGENT,
Ingénieur surintendant.

M. W. A. Bowden, I.C.,
Ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ontario.

ARCHIVES de l'apogée et de l'étiage des eaux dans les canaux Ontario-Saint-Laurent, pour l'année terminée le 31 mars 1914.

CANAL CORNWALL.

Ecluse.	Date.	Nom du bateau.	Dommages.	Amendes.	Nom du propriétaire.	Remarques.
			$ c.	$ c.		
17	7 mai....	Vapeur Calgary	40 00	.....	Richelieu & Ontario Nav. Co	Payé 15 mai.
17	14 "	Vapeur Carleton	.....	20 00	F. E. Hall & Co	" 19 mai.
21	16 "	Vapeur Mapleton	.....	10 00	Merchants Mutual	" 24 mai.
17	20 "	Remorqueur "Lyon C"	.....	10 00	L. Cohen & Sons	" 6 avril, 1914.
Portes P.	22 "	Vapeur Derbyshire	61 69	.....	Brockville Transportation Co	" 16 juin.
21	11 jxill....	Vapeur Harry E. Packer	.....	25 00	Rogers Transportation Co	" 16 juillet.
Portes P.	28 mai....	Vapeur R. R. Rhodes	35 85	.....	F. E. Hall & Co	" 25 juin.
21	6 nov....	Vapeur Querida	289 63	.....	Donaldson SS. Co	" 6 nov,
19	6 "	Vapeur John Lambert	21 03	.....	Great Lakes & St. L. Trans. Co	" 15 janv., 1914.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

22	3 juin....	Vapeur Compton	.....	10 00	F. E. Hall & Co	Payé 7 juin.
23	12 juill....	Vapeur Toiler	64 35	.....	Richelieu & Ontario Nav. Co	" 26 juillet.
25	11 août....	Vapeur Iroquois	.....	3 00	St. Lawrence & C. Nav. Co	" 24 août.
28	24 nov....	Vapeur Cadillac	17 35	15 00	Merchants Mutual	" 23 avril, 1914. (Dommages). Payé 27 nov. (amend.)

CANAL MURRAY.

Pont Smithfield.	9 juill....	Vapeur North King	15 82	.....	Richelieu & Ontario Nav. Co	Payé 5 août.
"	22 "	Vapeur North King	22 19	.....	Richelieu & Ontario Nav. Co	" 19 août.
	26 oct....	Barge Sophia Minch	14 38	.....	Point Anne Quarries	" 4 nov.

TABLEAU indiquant les amendes et dommages perçu dans l'année terminée le 31 mars 1914, pour les canaux Ontario-Saint-Laurent.

Mois.	Canal Cornwall.				Canal Point-Farran.				Canal Rapide-Plat.				Canal des Galops.				Ecluse hydraulique.		Canal Murray.	
	Ecluse 15.		Ecluse 21.		Aval Ecluse 22.		Amont Ecluse 22.		Ecluse 23.		Ecluse 24.		Ecluse 25.		Ecluse 27.		Ecluse 28.			
	Apogée.	Eétiage.	Apogée.	Etiage;	Apogée.	Etiage.	Apogèe.	Etiage.	Apogée.	Etiage.	Apogée.	Etiage.	Apogée.	Etiage.	Apogée.	Etiage.	Apogée.	Etiage.	Apogée.	Etiage.
1913.		Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.
Avril	17·9	16·5	17·9	16·8	19·8	19·1	20·0	19·5	20·2	18·6	19·2	17·5	23·8	21·0	18·0	17·2	19·0	17·9	15·2	14·5
Mai	16·8	16·5	17·5	16·9	20·0	19·2	20·4	19·6	19·8	19·2	19·3	18·0	23·0	22·2	18·0	17·4	19·0	18·0	15·5	15·0
Juin	16·8	16·0	17·7	17·2	20·5	19·4	20·7	19·9	19·9	19·3	19·5	18·8	23·1	22·1	18·2	17·6	19·5	18·7	15·4	15·2
Juillet	16·7	16·3	17·7	17·0	20·1	19·4	20·5	19·8	19·8	18·9	19·9	18·5	23·0	19·8	18·8	17·5	19·8	18·5	15 2	14·6
Août	16·4	16·0	17·3	16·3	19·7	18·3	19·9	18·7	19·3	18·0	18·9	17·6	22·3	20·3	17·6	16·4	18·8	17·4	14·8	14·2
Septembre	16·1	15·4	16·7	15·9	18·8	18·0	19·2	18·4	18·7	17·2	18·2	17·0	21·5	20·0	17·2	16·0	18·0	17·0	14·5	13·7
Octobre	15·9	15·2	15·6	14·4	18·9	17·2	18·8	17·4	18·4	16·7	17·9	16·1	21·0	19·2	16·6	15·5	17·7	16·0	13·7	13·4
Novembre	15·8	15·1	16·5	15·5	18·9	17·3	19·4	17·7	18·3	17·1	17·8	16·2	21·1	19·3	17·3	15·6	18·3	16·3	13·5	12·8
Décembre	15·6	14·8	16·5	14·8	18·0	17·1	18·5	17·8	18·0	15·7	17·8	16·0	20·8	19·3	16·3	15·0	17·4	15·6	13·6	13·0
1914.																				
Janvier	28·2	15·0	16·7	14·6	18·7	17·2	17·9	16·5	17·9	16·5	16·8	15·5	19·8	18·0	16·0	15·0	16·8	15·8	13·2	13·0
Février	27·9	21·6	18·0	14·9	20·5	17·4	20·7	18·0	18·4	15·6	16·5	14·3	19·5	17·5	15·7	13·9	16·0	13·9	15·3	15·0
Mass	25·1	20·2	16·1	14·9	20·0	17·8	22·0	18·0	17·1	15·3	16·5	14·3	20·0	17·5	16·0	13·7	16·6	13·7	13·3	12·8

CANAUX ONTARIO-SAINT-LAURENT,
BUREAUX DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
CORNWALL, 1er avril 1914.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur le canal Saint-Pierre, pour l'exercice financier clos le 31 mars 1914.

Le canal a été ouvert à la navigation le 7 avril 1913 et fermé le 9 janvier 1914. La navigation n'a pas du tout été interrompue.

Le nombre total des bateaux de toute catégorie qui l'ont passé est de 1,850, dont 1,333 étaient inscrits et 517 non inscrits.

Les bateaux non inscrits étaient surtout des pêcheurs et autres petites embarcations jaugeant de deux à dix tonnes. Ci-suit un tableau indiquant ces bateaux non inscrits:

DESCRIPTION.			TOTAL.		CARGAISONS—TONNES.			
Voilier.	Moteur.	Aux.	Tonnage.	Passagers.	Produits de la ferme.	Charbon et bois.	Poisson et drèche.	Divers.
350	75	92	2239	205	4	47	189	74

L'absence de réparations voulues aux portes d'écluse et à leur outillage, dans le passé, les a mis en tel état qu'il a fallu une surveillance inlassable et des réparations secondaires constantes pour assurer le fonctionnement des portes au cours de la saison.

Le pont tournant qui traverse le canal près de l'entrée du lac est aussi en très mauvais état et devra être remplacé très prochainement.

On a fait de temps à autre les réparations urgentes au pont et aux portes d'écluse. Les deux côtés du pont ont été munis de filet en broche et l'on a vu aux réparations générales au cours de la saison.

Un nouveau hangar à marchandises a été construit à l'accès lacustre du canal pour remplacer le vieux hangar de l'accès atlantique, qui a dû être enlevé par suite des travaux de réfection actuellement en voie.

Un accident s'est produit entre sept et huit heures du soir, le 27 septembre; il a coûté la vie à une vieille dame qui avait tenté de passer le pont tournant alors qu'il était en mouvement, et bien qu'elle eût été avertie du danger de son aventure.

Le jury du coroner n'a tenu personne responsable de cet accident.

AMÉLIORATIONS.

Les travaux d'amélioration, tels que définis, comprennent la construction d'une écluse et d'un accès nouveaux à l'extrémité atlantique du canal.

Ce travail qui a été adjugé à M. W.-H. Weller, de Ste-Catherine, Ont., était commencé le 4 mai 1912 et poussé activement jusqu'au 9 janvier 1913, alors que le canal fut fermé pour la saison. Repris le 15 avril 1913 et continué jusqu'au 7 février 1914, l'ouvrage dut être arrêté à cause du froid extrême, de la difficulté de se procurer une main-d'œuvre expérimentée et assidue, et des besoins urgents de réparations à l'outillage des entrepreneurs.

La besogne principale accomplie dans cette entreprise comprend du déblai de terre; la dureté excessive de cette matière, exigeant l'usage constant de la dynamite à l'avant de l'excavatrice à vapeur, a fortement retardé la marche des travaux; jusqu'ici, les progrès ont été déconcertants.

On a déblayé jusqu'aujourd'hui 187,000 verges cubes, dont 110,000 en 1913.

A la suite de sondages nouveaux faits en février 1914 pour déterminer plus sûrement la nature de la roche, on a constaté qu'il y avait beaucoup moins de cette matière à excaver qu'on n'avait cru tout d'abord. En conséquence de ces sondages, on sait que la majeure partie de l'écluse nouvelle reposera sur la roche massive.

J'ai donc recommandé au ministère de trouver un nouvel emplacement pour l'écluse et de faire certains changements dans le tracé du nouvel accès.

Pour pousser les travaux dans le sens des changements projetés du tracé, il faudra fermer le canal actuel à la navigation pendant un an; c'est peut-être là la question la plus importante à considérer, mais les modifications recommandées avantageront de beaucoup l'accès atlantique au canal, autant qu'il s'agit de l'exploitation.

Cette question entière est actuellement à l'étude, et les travaux en marche ont été suspendus par les entrepreneurs, qui attendent la décision du ministère.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. D. SARGENT,
Ingénieur surintendant des canaux Ontario-Saint-Laurent.

M. W. O. Bowden,
Ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et des Canaux,
Ottawa, Ont.

CANAL RIDEAU.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT.

OTTAWA, 1er avril 1914.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur le canal Rideau pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1914.

La navigation s'est ouverte à Ottawa le 1er mai 1913.

Elle s'est ouverte à Kingston-Mills le même jour.

La saison s'est terminée à Ottawa le 30 novembre 1913.

Elle finissait le 24 novembre 1913 à Kingston-Mills.

La navigation s'est maintenue dans toute la saison jusqu'à la mi-novembre, alors que le niveau du lac Rideau baissa à deux pouces environ sous la profondeur navigable; mais comme la saison se terminait dans ces parages vers le 24, il n'y a eu d'inconvénients que pendant dix jours en conséquence de cet abaissement des eaux.

Les chaperons du heurtoir à onglet de l'écluse médiane de Hartwell-Locks se sont brisés sous la pression de l'eau en juillet, mais la navigation n'a été retardée que durant un dimanche.

La crue de 1913, qui battait son plein lors de mon dernier rapport annuel, a passé les différents biefs sans causer de dégâts, bien qu'elle ait duré plus longtemps et qu'elle ait été plus prononcée que par les années dernières. Il était à vrai dire difficile de comprendre d'où pouvait venir une telle quantité d'eau, car la neige avait été de beaucoup moins abondante qu'à sa normale. Je crois que les pluies excessives de 1912-13, qui ont fait persister les hauts niveaux tout l'hiver ont constitué la cause majeure de la longue et persistante période de hautes eaux, car les biefs étaient tous remplis lors de la crue de dégel.

La crue de dégel actuelle a commencé le 27 mars dernier. Autant que je puis le savoir, c'est la plus faible que j'aie constatée. Elle n'est pas encore finie, naturellement; on ne peut pas dire non plus qu'elle a atteint son apogée, mais une grande quantitée de glace est déjà partie; et comme la glace, d'une épaisseur inaccoutumée cette année, est la cause réelle des dégâts, je ne prévois aucune avarie aux ouvrages ou aux barrages, même si l'eau continue à monter.

Les éclusages ont été un peu moins nombreux que l'an dernier à Ottawa, mais il y a eu légère augmentation de Martwell à Smith's-Falls; une forte augmentation a été consignée à Poonamalie, le total de la saison ayant atteint 5,602 pour cette station, soit une augmentation de 1,370 sur les éclusages de 1912. Cela vient naturellement de l'augmentation constante dans le nombre des autoyachts qui vont au lac Rideau. Des Narrows à Kingston, les éclusages de l'an dernier accusent une faible diminution sur 1912.

Les principaux ouvrages et réparations exécutés le long du canal durant l'exercice financier dernier sont comme suit définis:—

STATION D'ÉCLUSAGE D'OTTAWA—8 écluses, 1 bassin.

On a posé de nouvelles paires de vantaux aux écluses n°s 3 et 8. Un nouveau seuil à onglet a été construit pour l'écluse n° 4, et l'on a réparé le seuil de l'écluse n° 2. On a posé un chaperon neuf en béton sur le seuil de l'écluse n° 3.

Le feu a éclaté dans l'huilière des magasins. On l'attribue à la combustion spontanée. Le bâtiment a été en partie rasé, mais il a été reconstruit et muni d'un nouveau plancher en béton. On a réparé le chalet de l'écluse et l'on a peinturé quelques parties de l'intérieur; une galerie a été construite à l'ouest.

De petites réparations, du jointoyage, ont été faits aux jouillères, et l'on a posé de faux buscs en planche sous les vantaux d'écluse. Une partie importante de la berme qui entoure le bassin a été macadamisée; on a déplacé et reconstruit une partie des quais—ce travail est encore en marche. Un nouvel épanchoir et une grille ont été installés dans le quai au pied de la rue du Canal. L'éclairage électrique qui dessert les écluses et la gare, de la rivière Ottawa au pont Laurier, a été remodelé, les lampes à arc étant abandonnées et remplacées par des tungstens en groupes quadruples pour chaque lampadaire, chaque empoule étant enfermée dans un globe transparent. Les groupes sont surmontés d'une garde. Ce régime est fort avantageux sous tous rapports car il donne un meilleur éclairage et dispense de la tournée de surveillance et du carbonage. Nos hommes s'occupent maintenant des renouvellements, etc. La gare a été curée et creusée par notre nouvelle drague *Tay,* une amélioration urgente qui a satisfait aux besoins, le creusage du bassin et l'essai de notre drague sous notre propre direction avant la remise de l'outillage au gouvernement par les entrepreneurs qui l'ont construit.

PONT D'OTTAWA-EST.

On a fait quelques petites réparations à la berme, ainsi qu'au pivot et à la pile d'appui. La municialité d'Ottawa, sur consentement de l'honorable ministre, a construit le printemps dernier un parapet appuyé sur des consoles, du côté d'amont du pont.

PONT DE LA RUE CONCESSION.

Deux serrures à ressort ont été placées à chaque extrémité du pont tournant, parce que les anciennes candoles s'étaient faussées dans les heurts d'ouverture, ce qui permettait l'entrebaillement du tablier. On a établi de la pierre perdue entre ce pont et la rue Bank sur la berge, et l'on a placé du gravier sur la berme.

STATION D'ÉCLUSAGE DE HARTWELL (2 écluses).

Un nouveau quai de repos, d'une longueur de 125 pieds, a été construit sur la rive ouest du canal à la tête des écluses. On a prolongé le bajoyer en pierre sèche sur la berge est du canal, et la *Concrete Constructions, Limited* a cimenté sur place, au moyen du "fusil à ciment" environ 2,000 pieds de l'ancien bajoyer en pierre sèche. Ce procédé consiste dans la projection de sable sec et de ciment dans un tuyau, sous pression d'air, jusqu'à une lance où un jet d'eau rejoint le mélange, qui devient hydraté. Le tout est soufflé dans les interstices de la pierre sous pression d'environ 40 ou 50 livres au pouce carré. Il nous reste encore à connaître la valeur du résultat permanent de la méthode, mais je crois qu'il devrait être assez satisfaisant. A mon avis, le défaut principal se trouve dans la maculation des murs lorsqu'ils sont achevés. On comprendra facilement que le fait d'insuffler ainsi un riche coulis dans un mur en pierre sèche solidifiera la masse, mais il est impossible de faire ce travail sans salir la façade du mur si le ciment est projeté avec une si grande puissance. Les pierres de revêtement sont donc tachées et couvertes de ciment, qui pourra ou non s'effriter par la suite.

La méthode semble être d'autre part assez bonne, surtout dans les ouvrages ouverts qu'on ne peut pas facilement déplacer et reconstruire.

On a fait de légères réparations au chalet d'écluse et aux bâtiments ainsi qu'à la station en général.

La berme réclame une réfection et un macadamisage complets par suite du fort trafic qui s'y fait, bien que ce chemin n'ait jamais été destiné à ce trafic. On en rétablira les parties la saison prochaine.

STATION D'ÉCLUSAGE DE HOGSBACK (2 écluses, 1 pont tournant).

Trois des gros contre-avant becs brise-glace à l'amont des déversoirs ont été démolis jusqu'à l'eau, reconstruits, puis remplis de roche. On a réparé avec de la pierre l'arrière de la digue, et l'on a placé sur la façade une forte quantité de glaise. On a prolongé le mur en pierre sèche à l'est de la tranchée en aval des écluses. La berme a aussi été réparée. La *Concrete Constructions, Limited,* a nettoyé au jet de sable le pont tournant de l'écluse d'amont, et l'a repeinturé.

On a fait sauter à la dynamite toute la glace prise entre l'estacade et les dégorgeoirs avant la crue de dégel, et l'on a muni chaque longueur de l'estacade de nouvelles chaînes de ¾ de pouce.

STATION D'ÉCLUSAGE DE BLACK-RAPIDS (1 écluse).

L'ancienne maison d'éclusage, en pierre, qui était dans un état précaire, a été abattue, et l'on a construit sur ses assises un chalet en charpente. Le vieux magasin a aussi été démoli; on l'a reconstruit sur des fondations en béton. Les quais d'attente ont été réparés au pied de l'écluse, et diverses petites réparations ont été faites dans la station.

STATION D'ÉCLUSAGE DE LONG-ISLAND (3 écluses, 1 pont).

On a construit ici l'été dernier un nouveau magasin sur fondements en béton. Dans l'hiver, de fortes réparations ont été faites à l'écluse d'amont, qu'on a virtuellement démolie et reconstruite. La cause de ces travaux est que les deux jouillères du sas s'étaient à tel point avancées, à compter du quatrième rang du fond, que chaque côté de la chambre, sur toute sa longueur, surplombait les rangs du fond d'au moins quatorze pouces. Ce déplacement venait d'un défaut de construction de l'écluse; les constructeurs, dans le but d'obtenir un fond de roche, avaient été obligés de descendre à six pieds sous le niveau requis du plafond de l'écluse. Au lieu de commencer à donner du fruit aux murs par la base, les premiers six pieds des jouillères ont été établis perpendiculairement, et l'inclinaison n'a commencé qu'ici pour se continuer vers le haut jusqu'au delà de dix-neuf pieds. Comme il n'y avait pas d'appui pour les rangs inférieurs—on n'avait pas fait de remplissage—le mur s'est simplement avancé, imperceptiblement d'année en année, à l'angle où le fruit rencontre l'aplomb, avec le résultat susdit.

Une partie du radier en bois placé sous la cloison a été réparée. On a préparé des poutrelles de barrage nouvelles pour la cloison de Manotic.

PONT DE MANOTICK.

On a placé de nouvelles poutres sous le tablier tournant, et des solives supplémentaires sous les travées fixes.

On a fourni au gardien du pont les matériaux nécessaires à la construction d'un petit chalet d'embarcation qu'il a lui-même construit.

PONT WELLINGTON.

Il n'y a pas eu de réparations ici l'an dernier

PONT DE BECKETT.

Pas de réparations l'an dernier à cet endroit.

STATION D'ÉCLUSAGE DE BURRIT'S-RAPIDS (1 écluse, 1 pont).

Le vieux déversoir en bois a été démoli et reconstruit. On l'a muni de nouvelles poutrelles de barrage, ainsi que de nouvelles bandes pour la digue plate. On a ré-

paré une partie de la maçonnerie du déversoir en pierre. Un caisson de protection, long de 450 pieds, a été construit en aval du déversoir pour arrêter l'affouillement des bords de l'île, qui se continuait depuis des années. Un autre barrage de 160 pieds, a été construit à la tête de l'île aux mêmes fins. Ces caissons ont été remplis avec de la pierre prise à même les contrats de M. C. White, pour celui-ci, et de M. Z. Percival pour le premier.

La *Concrete Constructions Limited* a nettoyé au jet de sable le pont tournant du village, et l'a peinturé. De petites réparations ont été faites dans la station en général.

STATION D'ÉCLUSAGE DE NICHOLSON (2 écluses, 1 pont).

Une petite maison en charpente servant de logement à l'éclusier et une étable pour le chalet d'écluse ont été achetés des propriétaires, qui quittaient notre service et qui les avaient construites pour leur propre usage sur les terrains du canal. De petites réparations ont été faites à la station.

STATION D'ÉCLUSAGE DE CLOWE (1 écluse).

On a fait de petites réparations au chalet d'écluse. On a agencé de nouvelles poutrelles de barrage pour le déversoir, ainsi qu'une paire de treuils à leur usage.

On a fait de fortes réparations au barrage de rétention, l'une des anciennes constructions faite en pierre perpendiculaire, et arguée vers l'amont. Le centre du barrage, après quatre-vingts ans d'usage, avait été fortement poussé vers l'aval, et la clef avait été détruite. On a enlevé et replacé environ 160 pieds du barrage, dont le rayon primitif a été rétabli. D'autres réparations sans importance ont été faites à la station.

STATION D'ÉCLUSAGE DE MERRICKVILLE (3 écluses, 2 gares, 2 ponts).

Deux nouvelles paires de vantaux d'écluse ont été faits et placés, et l'on a établi quatre nouvelles charpentes de digue avec oreilles.

Deux seuils à onglet en bois et béton ont été placés dans les écluses d'amont et de centre. Une nouvelle série de poutrelles de barrage ont été faites pour le cloisonnement établi à la tête de la tranchée d'amont, ainsi que de nouvelles bandes pour la digue plate. D'autres petites réparations ont été faites dans la station.

On a adjugé à M. John O'Toole, d'Ottawa, l'entreprise d'une nouvelle digue de retention pour cette station. Cette digue doit être établie de la tête de l'écluse d'amont jusqu'à la rive nord de la rivière; en plus de remplacer l'ancienne digue, ce barrage conquerra, dans l'étang qu'il formera après son achèvement, toute la perte d'eau qui se fait par le côté nord de la tranchée d'amont. Le ministère fournit le ciment de la digue ainsi que les poutrelles de barrage et leurs treuils, qui ne dépendent pas de l'entreprise.

STATION D'ÉCLUSAGE DE KILMARNOCK (1 écluse, 1 pont).

De fortes réparations ont été faites à l'arrière-digue l'hiver dernier, le travail étant fait à l'entreprise par M. A.-E. Newsome. On a placé sur une longueur de 455 pieds de la digue, des boiseries nouvelles, et 600 verges cubes de pierre ont été fournies et mises en place. Chaque extrémité de la digue a été prolongée jusqu'au terrain plus élevé, et je crois que l'eau ne dépassera plus les bouts de la digue comme cela s'est produit souvent. Le barrage est maintenant en meilleur état que jamais. De petites réparations diverses ont été faites à la station.

STATION D'ÉCLUSAGE D'EDMOND (1 écluse).

Des réparations considérables ont été faites à la digue en pierre, et tous les blocs de bois qui avaient remplacé les pierres emportées par les glaces, ont été remplacés par des pierres posées dans le ciment. Le faîte de la digue a aussi été bétonné pour recevoir du planchéiage qu'il ne sera pas nécessaire d'étriquer pour l'ajuster aux aspérités des vieilles pierres. On a aussi placé de la glaise à l'arrière de la digue, et diverses petites réparations ont été faites dans la station.

STATION D'ÉCLUSAGE D'OLD SLYS (2 écluses, 1 pont).

De petites réparations ont été faites au seuil inférieur de l'écluse d'aval, et aux déversoirs des vantaux d'aval. On a charpenté les nouvelles barres d'ouverture des portes. On a placé du remplissage de glaise entre l'écluse d'amont et le chalet d'écluse, et divers petites réparations ont été faites à la station.

STATION D'ÉCLUSAGE DE SMITH'S-FALLS (3 écluses, 1 gare, 2 ponts).

Le porche du chalet d'écluse a été légèrement réparé. La *Dominion Bridge Company,* de Montréal, a posé un nouveau parapet sur consoles en acier aux deux travées du pont, en aval de la gare. Une nouvelle cloison a été faite et placée au côté ouest de la digue de gare. On a fait de petites réparations au pont tournant, à la maçonnerie des écluses, et dans la station en général.

STATION DÉTACHÉE D'ÉCLUSAGE DE SMITH'S FALLS (1 écluse, 2 ponts).

L'entrepreneur James Bogue, de Peterborough, a terminé le mur en béton, côté sud de la tranchée, de l'écluse à la gare. On a continué le remplissage au sud de la gare. Une petite rallonge du magasin a été construite et diverses petites réparations ont été faites au chalet d'écluse. L'île sur laquelle s'élève ce chalet a été débroussaillée et nettoyée pour donner bon accès au quai de la tête d'écluse. Le pont bascule construit par le Canadian-Northern à la tête de l'écluse vient d'être muni d'un moteur électrique; on croit donc que les retards subis l'an dernier par suite de la lente manœuvre à la main, seront évités.

STATION D'ÉCLUSAGE DE POONAMALIE (1 écluse).

Deux quais d'attente, ayant chacun une longueur de 150 pieds, ont été construits l'un en aval et l'autre en amont de l'écluse. Quatre nouvelles poutrelles de barrage ont été construites pour le déversoir. Un mur en pierre sèche d'environ 60 pieds de longueur a été construit au delà du quai d'amont, et le mur en ciment du côté nord de la tranchée d'amont a été prolongé de 380 pieds, prolongement qui a terminé les ouvrages. De petites réparations ont été faites au chalet d'écluse et aux autres bâtiments officiels, ainsi qu'à la station en général.

STATION D'ÉCLUSAGE DE BEVERIDGE (2 écluses, 1 pont).

La *Concrete Construction Limited* a nettoyé au jet de sable et repeinturé le pont tournant qui surpasse l'écluse d'aval. On a placé de la glaise sur la digue de rétention, et diverses petites réparations ont été faites à la station en général.

BRAS DE PERTH (1 gare, 4 ponts).

On a fait des réparations considérables et des reconstructions partielles au quai de l'extrémité nord de la gare. Le travail sera continué du côté ouest du bassin cette année. On renouvelle le parapet du pont de la rue Drummond. Il aura 18 pouces de plus en largeur que l'ancien parapet et se conformera à la ligne des trottoirs de

chaque côté du pont. L'aqueduc de la berge a été prolongé jusqu'au pont de la rue Beckwith, et ceci nous a permis de tenir en bon état les pelouses et les talus. On a fait diverses petits travaux sur les berges et dans les chemins de touage.

PONT D'OLIVER'S FERRY.

On a reconstruit et régalé les accès à chaque extrémité du pont, et les talus extérieurs ont été établis en pierre-perdue. On a livré de nouvelles solives qui seront placées l'hiver prochain pour recevoir un nouveau plancher.

STATION D'ÉCLUSAGE DES NARROWS (1 écluse, 1 pont).

Le logement des manœuvres de l'écluse a été recouvert en bardeau et latté, et le chalet d'écluse a été peinturé. On a placé du gravier sur la digue, et l'on a fait diverses petites réparations à la station.

STATION D'ÉCLUSAGE DE NEWBORO (1 écluse, 1 pont).

Les ailes en pierre sèche de chaque côté des culées du pont de haut niveau ont été remplies de ciment au moyen du "fusil à ciment" par la *Concrete Constructions Limited.* Ces ailiers sont très élevés et l'un d'eux s'est effrondé vers l'extérieur dans le canal le printemps dernier. Le travail de la compagnie, bien qu'on pourrait admettre que son apparence devrait être meilleure, a changé les ailiers de pierre libre en monolithes bétonnés, et a prévenu tout danger possible d'un effondrement nouveau.

Le chalet d'écluse a été peinturé et diverses petites réparations ont été faites à la station.

STATION D'ÉCLUSAGE DE CHAFFEY (1 écluse).

De petites réparations ont été faites au chalet d'écluse et au magasin. Les terrains ont été débroussaillés à l'ouest de l'écluse, et nettoyés. Ce travail sera continué cette année. La ligne du Canadian-Northern traverse le canal par un beau pont de haut niveau en amont de l'écluse, et l'on a établi une station dans le voisinage; je prévois donc une forte affluence de touristes vers cette belle section lacustre du canal dans un avenir prochain.

STATION D'ÉCLUSAGE DE DAVIS (1 écluse).

De légères réparations ont été faites au pont qui traverse le déversoir, et à la station.

STATION D'ÉCLUSAGE DE JONES' FALLS (4 écluses, 1 gare, 2 ponts).

On a clôturé en broche autour des écluses combinées. On a jointoyé la pierre du chalet d'écluse, et la cave a été garnie d'un nouveau plancher en ciment. Du gravier et de la glaise ont été placés sur la digue et le magasin a été recouvert de bardeaux. Diverses réparations ont été faites à la station.

PONT DE BRASS'S POINT.

On a fait diverses réparations au garde-fou et au plancher.

STATION D'ÉCLUSAGE DE BREWERS—AMONT—(2 écluses, 1 pont, 1 gare).

On a fait de petites réparations à la digue et à la station.

STATION D'ÉCLUSAGE DE BREWERS—AVAL—(1 écluse, 1 pont).

Le quai en amont de l'écluse a été démoli jusqu'à l'eau et reconstruit. De petites réparations ont été faites aux accès de chaque côté du pont tournant, au chalet d'écluse, et à la station en général.

STATION D'ÉCLUSAGE DE KINGSTON-MILLS (4 écluses, 1 gare, 2 ponts).

On a fait et posé une nouvelle paire de portes d'écluses. Le pont tournant surpassant l'écluse d'amont et le pont fixe en aval du déversoir ouest ont été nettoyés au moyen du "fusil à ciment" et peinturés par la *Concrete Constructions Limited.* Les deux bâtis de vanne ont été mis en place. On a recouvert de bardeaux le magasin et l'on a posé une nouvelle couverture en fer galvanisé sur la rallonge du kiosque. On a placé une forte quantité de pierre sur les berges et l'on a fait de petites réparations au chalet d'écluse et à la station en général. On construit actuellement un nouveau revêtement en béton du côté sud du mouillage, travail qui sera fini au cours du mois actuel, avant l'ouverture de la navigation. M. J. M. Campbell, locataire de la force hydraulique en aval du déversoir, construit son usine; dès la fin de ces travaux l'aspect de la station sera fort embelli.

La digue en courbe de pierre a besoin de rejointoyage et de réparations qui feront plus tard le sujet d'un rapport séparé.

DIGUE RÉSERVOIR DU LAC BOB.

Il n'y a pas eu de réparation à la digue cette année.

DIGUE DE RÉSERVOIR DU LAC DU LOUP.

De légères réparations ont été faites au dégorgeoir et au pont qui le surplombe. Comme je vous l'ai déjà dit, le débouché du lac du Loup est fortement arrêté par l'existence d'une digue particulière de moulin appartenant à M. Derbyshire, un demi-mille environ en aval de notre digue. Cette digue construite à la hauteur à laquelle nous avons droit d'exhausser l'eau du lac du Loup, rend notre digne absolument inutile, quant aux fins auxquelles elle était destinée, car elle lui renvoie l'eau. J'ai déjà recommandé l'achat, pour une faible somme, de la digue de M. Derbyshire, et j'ose croire que vous approuverez cette recommandation.

GÉNÉRAL.

Les réparations ordinaires du printemps, jointoyage ou coulissage de la maçonnerie d'écluse, peinturage des portes d'écluse, des ponts, des clôtures, etc., ont été faits par les ouvriers des écluses après leur entrée en service pour la saison, en avril dernier.

La pierre de forte dimension destinée aux réparations des écluses a été extraite par nos hommes, l'été dernier, aux carrières de Westport, où on l'a aussi taillée et préparée aux dimensions voulues. Nos propres remorqueurs en peniches l'ont transportée à destination en divers endroits.

Les matériaux requis pour la saison, ciment, peinture, huile, etc., ont été achetés pour nous par l'acheteur du ministère; nous les avons livrés aux travaux dans nos propres remorqueurs et barges.

APPAREILS DE DRAGAGE.

La drague *Rideau* a travaillé toute la saison dernière dans le bras Perth du canal, curant et élargissant dans la glaise et dans la roche, qu'on dynamitait chaque jour devant le bateau. Il lui reste encore une pleine saison de travail dans ce bras.

Elle a hiverné dans la gare de Perth. On l'appareille maintenant pour le travail de la saison.

Le remorqueur *Loretta* a balisé comme à l'ordinaire le chenal, la saison dernière; il a remorqué les barges, livré le bois, la pierre, le ciment, et autres matériaux; il a aussi servi au travail d'inspection. Il a hiverné dans la gare du canal à Ottawa. On l'appareille actuellement pour les travaux de la saison.

Le remorqueur *Agnès* a remorqué l'an dernier les barges, livré les matériaux le long du canal, et desservi la nouvelle drague *Tay*. Il a hiverné dans la gare d'Ottawa et se prépare à la saison prochaine.

La nouvelle drague *Tay* a été livrée par les entrepreneurs en octobre dernier; elle a été immédiatement mise en service au curage et au creusage de la gare à Ottawa. Elle nous a donné pleine satisfaction tant pour son grément que pour son fonctionnement excellent. Elle fait honneur à ses constructeurs, la W. H. Kelly Lumber Company, de Buckingham. Notre outillage de dragage se compose maintenant de deux remorqueurs, de deux dragues, de deux allèges se déchargeant par le côté et de cinq bateaux plats, et d'un canot à gazoline, tous en parfait état.

Le tableau ci-dessous indique le maximum et le minimum de profondeur d'eau sur les buscs d'aval des écluses d'aval n°s 1 et 47, à Ottawa et à Kingston-Mills, respectivement:—

Ottawa, écluse n° 1.						Kingston Mills, écluse n° 47.					
Maximum.			Minimum.			Maximum.			Minimum.		
	pds.	pcs.		pds.	pcs.		pds.	pcs.		pds.	pcs.
2 avril	20	3	15-19 avril	17	2	29-30 avril	9	10	1-4 avril	9	2
9 mai	20	9	31 mai	15	9	28-31 mai	10	3	1-4 mai	9	10
1 juin	15	5	30 juin	10	6	1-30 juin	10	3	1-31 juin	10	3
1 juillet	10	1	31 juillet	8	5	1-3 juillet	10	2	24-30 juillet	9	10
1 août	8	4	24 août	6	10	1 août	9	10	25-30 août	9	3
4-5 sept	7	3	14 sept	6	6	1 sept	9	5	29-30 juillet	8	10
28-31 oct	10	2	12 oct	6	6	1-3 oct	8	10	29-31 oct	8	6
30 nov	12	3	7-8 nov	9	8	1-3 nov	8	6	9-20 nov	8	4
8 déc	12	4	29 déc	10	9	1 déc	8	4	31 déc	8	0
1 janv	11	1	29 janv	9	2	3-31 janv	8	1	1-22 janv	8	0
3 fév	9	4	25-26 fév	9	0	5-15 fév	8	2	18-28 fév	8	0
31 mars	12	2	13 mars	8	6	31 mars	8	1	12-15 mars	7	8

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. T. PHILLIPS, *M. Soc. Can. I.C.*,
Ingénieur-surintendant.

M. W. A. Bowden, ingénieur civil,
Ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

CANAL DE LA TRENT,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,
PETERBOROUGH, 17 avril 1913.

M. W. A. BOWDEN,
Ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour l'exercice expiré le 31 mars 1914, au sujet des travaux de construction imputable au compte de "capital", canal de la Trent.

ONTARIO—DIVISION DU LAC-AU-RIZ.

Cette division s'étend de Trenton sur le lac Ontario au Lac-au-Riz à une distance de 56½ milles. On en trouvera une description détaillée dans mon rapport annuel pour 1910.

Pour fins de construction, la division a été partagée en 7 sections ou entreprises, qui toutes sont sous contrat. La valeur approximative de ces sept contrats tels que revisés jusqu'à date est d'environ $5,100,000 dont il a été dépensé pour travail fait et matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1914, la somme de $4,206,171.52, soit environ 83 pour 100 de la valeur approximative des sept entreprises aux taux respectifs des contrats.

Sur la division, il y a 18 écluses, 14 barrages et 18 ponts. Toutes les écluses sont construites et prêtes à recevoir les vannes. Les débarcadères d'entrée d'amont et d'aval sont aussi terminés, à l'exception de ceux d'aval de l'écluse n° 15, qui seront terminés cet été. Tous les barrages sont construits, excepté les nos 4, 9 et 10 qui sont avancés de 25 à 90 pour 100 et seront terminés cette année. Quinze ponts sont finis et sont en commission. Les substructions de deux autres sont terminés, mais la construction du pont de la ligne principale du Grand-Tronc, à Campbellford, n'est pas commencée.

Section n° 1.—Cette section va de Trenton à Glen-Miller, distance d'environ 4½ milles. Sur cette partie de la rivière, il y a 3 écluses, 3 barrages et 2 ponts. Les entrepreneurs de ces travaux, MM. Larkin et Sangster, ont terminé tous les travaux requis par leur contrat, en décembre 1913.

L'été dernier, on a construit 1,350 pieds de mur en béton sur le bord du chenal du côté de la rivière, en avant de l'île Meyer, à Trenton, pour protéger le chenal de navigation à cet endroit, pendant la crue du printemps. Le mur a été fini complètement et avec satisfaction l'automne dernier.

Les estimations définitives pour le contrat de MM. Larkin et Sangster sont actuellement en préparation et seront terminés sous peu.

L'usine de la *Sydney Electric Power Company,* au barrage n° 2, a fonctionné pendant toute l'année. J'ai donné une courte description de cette usine dans mon rapport de 1912.

La substruction du pont de Gilmour Siding est finie jusqu'au niveau d'eau, mais ne peut être terminée avant qu'on ait pris une décision au sujet de la superstruction.

La ligne principale de la compagnie de chemin de fer *Campbellford Lake Ontario and Western Ontario* (Pacifique-Canadien) traverse la rivière environ 4,700 pieds en aval de l'écluse n° 1, par un viaduc de 1,500 pieds de longueur et de 50 pieds de hauteur, construit en vertu du bail 19946, en date du 14 mars 1913. Il est fait pour une voie simple et laissera un gabarit de 39 pieds entre la poutre d'acier la plus basse et

le niveau d'eau haute. L'arche du chenal de navigation a 100 pieds de largeur. La substruction du pont a été finie en mars 1913, et la superstruction a été entièrement terminée en septembre 1913, et les trains de construction ont immédiatement commencé à traverser. Tous les travaux ont été faits par la compagnie de chemin de fer à ses propres frais.

Les frères Miller, de Glen-Miller, ont commencé, en août 1912, la construction d'un barrage en béton sur le modèle du canal à Glen-Miller, pour remplacer à cet endroit leur vieille construction en bois. La moitié ouest du barrage a été terminée en décembre 1912, et la construction entière terminée en juillet 1913. Les travaux ont été exécutés par la *Ambursen Hydraulic Construction Company,* de Montréal, en vertu d'un contrat avec les frères Miller.

Section n° 2.—Cette section part de Glen-Miller et va jusqu'à Frankford, soit une distance d'environ 4½ milles. Sur cette partie de la rivière il y a 3 écluses, 3 barrages et un pont. Un contrat pour les travaux à faire a été passé avec MM. Dennon et Rogers le 20 mai 1908, et la valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1914 se chiffre par $556,669.51, soit environ 80 pour 100 du prix de l'entreprise.

Les trois écluses de cette section sont complètement terminées, ainsi que les travaux des trois barrages, excepté la plate-forme sur le sommet des débarcadères du barrage n° 4, qui sera terminée au commencement de l'été prochain.

Tous les creusages, excepté un peu de nettoyage qui reste à faire, ont été finis aux entrées d'amont et d'aval des écluses n°s 4 et 5 ainsi qu'à l'entrée d'aval de l'écluse n° 6. Il y a encore environ 5,000 verges de creusage à faire au prisme du canal en amont de l'écluse n° 6, et il y a encore du revêtement de béton à placer au fond et sur les parois de l'extrémité d'amont de ce petit canal; tout ce travail devrait être complété au commencement de l'été.

Au mois d'août 1913 et au mois de janvier dernier, les entrepreneurs ont enlevé environ 32,000 verges de roc du chenal sous-marin en amont du barrage n° 6. On doit enlever dans cette coupe encore environ 35,000 verges de roc dans une distance d'environ 3,100 pieds, ce qui prendra presque toute, sinon toute la saison.

Les entrepreneurs devraient facilement pouvoir compléter leur contrat pendant la saison actuelle.

L'usine hydro-électrique de la *Sydney Power Company* au barrage n° 5 a été placée sous commission le 28 janvier 1913. Le réservoir de force, le déversoir et les terrains, ont été complètement finis l'été dernier, et paraissent bien. L'usine a fonctionné constamment depuis qu'elle est sous commission.

Section n° 3.—Cette section part de Frankford et va jusqu'à un point à trois milles à l'ouest de Blen-Ross, soit une distance de 7½ milles. A Glen-Ross, il y a une écluse, un barrage et deux ponts.

Un contrat pour les travaux requis a été passé avec la *Canadian Development Company,* limitée, le 24 avril 1908, et la valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1914 se chiffre par $181,042.32, soit à peu près 63 pour 100 du prix de l'entreprise.

L'écluse, le barrage, les ponts et une partie du petit canal, à Glen-Ross, ont été terminés à l'automne de 1909, et depuis cette date, aucun travail n'a été fait sur cette section avant il y a un mois. Le 9 février 1914, la compagnie a cédé le contrat à Fred. A. Robertson et compagnie, qui construisent actuellement une usine de dragage à Glen-Ross, dans le but de continuer le creusage.

Section n° 4.—Cette section part d'Adam's-Landing, qui se trouve à 3 milles à l'ouest de Glen-Ross, et va jusqu'à Campbellford, soit une distance d'environ 14 milles. Il y a entre la baie de Bradley et Campbellford 5 écluses, 3 barrages, 4 ponts et 1 mille de mur de soutènement en béton qui enclôt la rivière à travers la ville de Campbellford. Il y a aussi été fait des travaux considérables d'excavation dans la terre et le roc.

Un contrat pour ces travaux a été passé avec MM. Haney, Quinlan et Robertson, le 22 juillet 1910. La valeur totale des travaux exécutés et les matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1914, se chiffre par $936,012.62, soit environ 70 pour 100 du prix de l'entreprise.

Les cinq écluses sont finies. Le barrage n° 8 est terminé. Le barrage n° 9 est à moitié construit et sera terminé l'été prochain. Le barrage n° 10 est partiellement construit, mais on attend, pour le compléter, la construction du pont de la ligne principale du Grand-Tronc à Campbellford. Tous les ponts du contrat sont finis à l'exception du pont de la ligne principale du Grand-Tronc, qui n'a pas encore été commencé.

Les murs de la rivière à travers Campbellford sont finis à l'exception d'un petit morceau à travers le remblai du Grand-Tronc à l'extrémité est du pont actuel du chemin de fer.

La principale partie des travaux qui restent à faire de ce contrat, consiste en creusage. Il reste encore à faire 190,000 verges de dragage dans la baie de Bradley, et les entrepreneurs ne le commenceront pas avant qu'ils aient apporté un outillage de dragage du lac Ontario. Il y a encore 60,000 verges de creusage à faire dans le prisme du canal, entre les écluses n°s 8 et 9, et on y travaille actuellement. Il reste à faire encore environ 9,000 verges de construction en béton dans cette section, surtout dans les barrages n°s 9 et 10. A cause du dragage dans la baie de Bradley, ce contrat ne sera pas complété avant deux ans.

Section n° 5.—Cette section part de Campbellford et va jusqu'à la baie du Corbeau, soit une distance de 3 milles. Sur cette section il y a 2 écluses, 2 barrages et environ un demi-mille de mur en béton pour enclore la rivière à travers Campbellford.

Un contrat pour les travaux requis a été passé avec MM. Brown et Aylmer le 28 septembre 1907. Le contrat a été modifié le 30 mai 1911 de façon à ce que la construction des murs de la rivière soit comprise. La valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1914 se chiffre par $612,420.21, soit environ 91 pour 100 du prix de l'entreprise.

Tous les travaux compris dans ce contrat ont été finis, excepté un peu de dragage dans le chenal de la rivière en aval de l'écluse n° 13, qui ne peut être fait par les entrepreneurs avant que la rivière atteigne le niveau normal de navigation, pour leur permettre de flotter leur outillage de dragage jusqu'à l'endroit où le creusage doit être fait. Le niveau de cette section ne peut être élevé avant la fin du barrage n° 10, sur la section 4.

Section n° 6.—Cette section part de l'extrémité d'aval de la baie du Corbeau et va jusqu'à un endroit situé à 1,000 pieds à l'ouest du pont des chutes Heeley, soit une distance d'environ 3 milles. Il y a 3 écluses, 1 barrage et 1 pont sur cette section. Du côté ouest de la rivière sera construit un petit canal qui servira à l'ascension de 76 pieds entre la baie du Corbeau et le bief de 14 milles entre les chutes Heeley et Hastings.

Un contrat pour les travaux requis a été passé avec MM. Haney, Quinlan et Robertson, le 23 mai 1910, et la valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1914 se chiffre par $457,635.14, soit environ 87 pour 100 du prix de l'entreprise. Les trois écluses sont finies, ainsi que leurs débarcadères d'entrée, à l'exception de ceux d'aval de l'écluse n° 15, qui seront construits cet été.

Les rigoles temporaires d'écoulement de la section renfermée du barrage des chutes Heeley, ont été fermées dimanche, le 16 novembre 1913 et les vannes du barrage ont été placées sous commission. Les travaux en béton du barrage ont été définitivement terminés le 15 décembre 1913.

Le travail principal restant à faire sur cette section consiste dans le creusage de l'entrée d'aval de l'écluse n° 15, et le remplissage des murs d'écluses; ces travaux devraient être terminés au commencement de la saison.

Pendant toute l'année dernière, la *Eastern Power Company* a poussé avec énergie la construction de son usine hydro-électrique aux chutes Heeley et le réservoir de force avance rapidement. Deux unités sont en partie installées, et l'on dit que le déversoir du réservoir de force à la baie Bradley est creusé à son niveau sur une largeur de 30

pieds. Une unité a été raccordée temporairement l'automne dernier, et essayée le 23 novembre, et raccordée avec charge au reste du système de la *Electric Power Company* le 30 novembre 1913, et depuis elle a fonctionné d'une manière plus ou moins intermittente, suivant le courant requis pour porter la charge sur le système de la compagnie.

Section n° 7.—Cette section part des chutes Heeley et va jusqu'au lac au Riz, soit une distance d'environ 19¼ milles.

Les principaux travaux consistent dans le dragage de la rivière, d'où il faudra extraire de grandes quantités de terre et de roches et dans la construction d'une nouvelle écluse et d'un barrage à Hastings, d'un nouveau pont tournant plus grand à Trent-Bridge, et de nouvelles jetées conductrices pour le pont du chemin de fer du Grand-Tronc à Hastings.

Un contrat pour les travaux requis a été passé avec la *Randolph MacDonald Co., Ltd.,* le 4 janvier 1909, et la valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1914, se chiffre par $377,514.75 ou environ 88 pour 100 du prix de l'entreprise.

La nouvelle écluse a été placée sous commission le 30 mars 1911, et le nouveau barrage en octobre 1912. La nouvelle travée tournante du pont de la Trent a commencé à servir le 5 juin 1911, et les piliers conducteurs ont été terminés en août dernier. Le nouveau chenal sous le pont de la Trent a été dragué à niveau sur toute sa largeur, mais n'a pas encore été nettoyé. Toutes les constructions de la section sont finies, à l'exception de quelques piliers de chenal.

Les principaux travaux restant encore à faire consistent en dragage, que les entrepreneurs espèrent terminer au commencement de l'automne prochain.

PONTS.

Le 30 juin 1911, un contrat a été passé avec la *Hamilton Bridge Co., Ltd.,* pour la fabrication et l'érection d'un pont de grande route à bascule du type Strauss, sur le canal à la rue Bridge, à Cambellford, Ontario. Le pont sera à un seul tablier du type à tourillon, consistant en une travée mobile de 108 pieds à ferme complète et en une travée à tour de 35 pieds portant le contre-poids.

L'érection du pont était assez avancée pour qu'on l'ouvrit à la circulation le 21 mars 1913, et depuis lors le pont a été terminé et on en a donné une estimation définitive.

La *Canadian General Electric Co.* installe au pont un système de commandement par l'électricité, en vertu d'un contrat passé le 28 octobre 1912. L'outillage est complètement installé et éprouvé, mais n'a pas encore été définitivement accepté, car il y a encore quelques petites choses à ajouter aux machines.

Le 12 novembre 1912, un contrat a été passé avec la *Hamilton Bridge Works Co., Ltd.,* pour la fabrication et l'érection d'un pont de chemin de fer à bascule du type Strauss et d'un pont à travées fixes pour porter la voie de garage de la fabrique de papier Northumberland au-dessus du canal à Cambellford. Le pont à bascule est à un seul tablier et pour une seule voie. Il consiste en une travée mobile de 83 pieds à solives de fer et en une travée à tour portant le contre-poids. La travée fixe est portée par une solive de fer de 77 pieds de long. Le pont est maintenant tout à fait construit et terminé.

Le 4 mars 1913, un contrat a été passé avec la *Canadian General Electric Company,* pour l'installation d'un système électrique pour l'opération du pont. Les travaux d'installation sont terminés, et la compagnie est actuellement à faire fonctionner le pont pour une période de 30 jours, suivant les termes de son contrat. Le système électrique de ce pont est de première classe, et fait honneur au travail, au soin et à l'attention apportés par la compagnie dans sa fabrication et son installation.

VANTELLES POUR ÉCLUSES.

Vantelles " Wagon ".—Un contrat pour la fabrication et l'installation des vantelles "Wagon", nécessaires pour les nouvelles écluses et pour les vannes du canal de la division Ontario-Lac-au-Riz, a été passé avec la *Dominion Brdge Co., Ltd.*, le 15 octobre 1908.

Toutes les vantelles sont installées et les travaux entièrement terminés, à l'exception de l'ajustement et du peinturage des vantelles aux écluses n°s 8, 9, 10, 13 et 15, ce qui sera fait cet été.

MACHINES À ACTIONNER LES PORTES D'ÉCLUSES.

Le contrat passé avec M. Herbert B. Collier, le 7 mai 1909, pour la fourniture et la livraison des machines, accessoires d'ancrage et tourillons nécessaires pour les portes des nouvelles écluses le long du canal, a été complètement terminé en octobre 1913, et le coût total a été de $76,078.06. Ces machines, etc., ont été fabriquées et installées pour M. Collier par la *Wm. Hamilton Company,* de Peterborough.

ÉCLUSES DE SÛRETÉ.

Le contrat passé avec la *Dominion Bridge Company,* le 5 avril 1911, pour la fourniture, la livraison et l'installation de sept séries d'aiguilles et de ponts en acier aux barrages de sûreté, a été complété en novembre 1913, et le coût total a été de $50,711.

Ces constructions ont été placées aux têtes des écluses, situées à l'extrémité inférieure des longs biefs de rivières ou de lacs, et ont pour but de servir dans le cas où les niveaux supérieur et inférieur se trouveraient reliés par un courant passant par la chambre de l'écluse avec une vélocité qui ne permettrait pas de fermer les portes avant que le courant ne soit arrêté.

En général, cette structure consiste en un pont tournant à petites solives à leviers inégaux, portant un wagon à trolley, des treuils pour manœuvrer et placer les cinq aiguilles d'acier servant à fermer la tête de l'écluse. Ces aiguilles, quand elles ne sont pas en usage, sont placées sur le levier court du pont et servent de contre-poids pour tenir le pont en équilibre quand il tourne.

VANNES D'ÉCLUSES.

Le 8 août 1913, un contrat a été passé avec MM. *Roger Miller & Sons, Ltd.*, pour la fabrication et la construction de vannes d'écluses pour la division Ontario-lac-au-Riz.

Le contrat demande la construction et l'installation dans les écluses de 32 paires de vannes, et la construction et l'emmagasinage de 8 paires de vannes additionnelles. Tout le bois, et pratiquement tous les matériaux ont été livrés. Le 31 mars 1914, 18 paires de vannes étaient en voie de construction, et l'entreprise était alors terminée dans une proportion de 60 pour 100.

A cause de l'état peu avancé du dragage, des barrages et des ponts entre Trenton et Hastings, il est à douter si les vannes seront installées dans les écluses pendant la saison.

GRUE SERVANT À PLACER LES VANNES D'ÉCLUSES.

Le 2 septembre 1913, un contrat a été passé avec MM. *M. Beatty & Sons, Ltd.*. pour la fabrication et la construction d'une grue en acier sur ponton pour placer les vannes dans la division Ontario-lac-au-Riz.

La coque est construite de plaques d'acier et de sections d'acier de construction; les extrémités sont en pente, et les coins et les fleurs arrondis pour faciliter le remorquage à de grandes distances. La coque au niveau du pont a 55 pieds de longueur et 27 pieds 6 pouces de largeur. La profondeur est de 9 pieds. Elle est pourvue de

systèmes de lest de cuves roulantes sous le pont, et porte une grue, dont la partie inférieure est fortement rivetée à la coque. La partie supérieure de la grue est mobile, de sorte qu'elle peut être baissée pour passer sous les ponts. La machine est faite pour porter une vanne de 37 pieds de hauteur au-dessus des poutres, et pesant 50 tonnes.

Aujourd'hui la machine est presque complétée et prête à mettre à l'essai et sera livrée à Trenton à la fin du mois.

BARRAGE NASSAU.

En septembre dernier, on a préparé des plans et devis pour la construction d'un nouveau barrage en béton à Nassau pour remplacer la construction actuelle en bois, qui coule. On a demandé des soumissions pour ces travaux, et celle de MM. Chambers, McCaffrey et McQuigge a été acceptée, mais ils n'ont pas encore commencé.

BARRAGE DES CHUTES FÉNÉLON.

Le printemps dernier, on a préparé des plans et devis pour la construction d'un nouveau barrage en béton aux chutes Fénélon, pour remplacer le vieux barrage en bois à cet endroit. On a demandé des soumissions pour ces travaux, et un contrat a été passé le 12 juin 1913 avec MM. McPhee et Kehoe, pour la construction.

A la fin de la saison dernière, les entrepreneurs avaient fini de construire 6 vannes et 7 débarcadères, ainsi que les plateformes sur le sommet. Les six vannes du nouveau barrage ont commencé à servir le 11 novembre. Il reste encore à construire trois vannes à l'extrémité nord et 4 à l'extrémité sud du barrage, qui toutes seront finies au commencement de la saison prochaine. La valeur totale des travaux accomplis et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1914, se chiffre par $15,169.70, ou environ 43 pour 100 de la valeur totale de l'entreprise.

BOBCAYGEON.

L'automne dernier, on a complété un arpentage à Bobcaygeon dans le but de préparer des plans et devis pour la construction d'une nouvelle écluse à cet endroit dans les mêmes dimensions que celles de la division Ontario-lac au-Riz. L'écluse actuelle a servi depuis 1857, et à la suite d'affaissement, ses murs sont en mauvais état. Les matières sur lesquelles l'écluse est construite et dans lesquelles le canal est creusé, se composent de masses de roc, de rocher, de gravier, etc., dans lesquels l'eau s'infiltre en grande quantité, rendant l'opération de l'écluse actuelle très difficile. Dans ces conditions, on a décidé de construire une nouvelle écluse à cet endroit, et des soumissions seront demandées pour les travaux ausitôt que les plans et devis seront prêts.

DIVISION DE LA RIVIÈRE SEVERN.

Dans les deux dernières années, on a fait un relevé complet de la rivière Severn, dans le but de préparer des plans et devis pour les travaux de canalisation de la rivière dans les mêmes proportions que la division Ontario-lac-au-Riz. Les différents débouchés ou embouchures de la rivière ont été complètement relevés et sondés, ainsi que la rive nord de la baie Matchedash, dans le but de déterminer le meilleur havre pour le terminus nord du canal. Après une étude approfondie, on a choisi le hâvre de Honey sud comme terminus nord. A partir du havre, le canal suivra le chenal des terres autour de l'île Beausoleil et du roc Skylark dans la baie Matchedash. On construira aussi une petite écluse à Port-Severn pour donner accès à la mare Gloucester du district Waubaushene.

A la tête de la mare Gloucester, on construira un petit canal avec deux écluses autour de la rive sud de la rivière, pour passer les Petites et Grandes chutes, tandis qu'aux rapides Swift, une seule écluse effacera la montée qui existe actuellement aux rapides Ragged, qui seront alors noyés. L'usine hydro-électrique Orillia aux rapides

Ragged sera transportée au nouveau barrage aux rapides Swift. A Washago, on construira un petit canal d'environ deux milles de longueur à travers le bras de terre entre le pont de la Severn et le lac Couchiching.

Cette division comprend 43 milles de route de rivière entre les eaux profondes à Skylark Rock dans la baie Matchedash, et les eaux profondes du lac Couchiching. Cette étendue canalisée de rivière et de lac comprendra, quand elle sera complétée, 4 milles de canal, 5½ milles de chenal sous-marin et 33¾ de rivière et de lac profonds, dont la largeur minimum sera d'environ 200 pieds. L'élévation à partir du niveau d'eau basse du lac Huron jusqu'au niveau normal de navigation du lac Couchiching est d'environ 139½ pieds; cette élévation sera surmontée par cinq écluses de soulèvement d'une hauteur de 14 à 47 pieds. Il faudra treize barrage en béton avec aiguilles à pertuis pour régulariser la rivière, dont six seront des petits barrages à Washago. Avec un débit à l'eau basse de 800 p.s., la force motrice de la rivière entre les chutes Wasdell et la baie Georgienne est d'environ 12,000 c.v. Des développements hydro-électriques sont actuellement en opération aux rapides Ragged et à la Grande chute, et une autre usine est en voie de construction aux chutes Wasdell. Ce n'est probablement qu'une question de quelque temps pour que toute la force de la rivière soit utilisée pour distribuer l'énergie électrique sur la rive est du lac Huron.

Le niveau normal de navigation des sections naturelles de la rivière et des lacs Sparrow et Couchiching sera, dans la plupart des cas, le niveau ordinaire d'été, de sorte que l'inondation des terres sur les rives de la rivière et des lacs ne causera pratiquement pas de dommages. Les barrages tiendront le niveau aussi élevé que possible, ce qui, dans la plupart des cas, sera plus pas que les rives de la rivière. Les canaux et les chenaux dont les rives sont au-dessus de l'eau auront une largeur minimum au fond de 80 pieds, et les chenaux submergés auront une largeur de fond minimum de 100 pieds, indiquée où il sera nécessaire de le faire, au moyen de petits caissons et de séries de lumières. Les canaux et chenaux sous-marins auront une profondeur minimum de 9 pieds au niveau normal.

Il y aura huit ponts d'acier, dont cinq pour les chemins publics et trois pour les chemins de fer. Un pont de chemin de fer et trois ponts de chemins publics seront à travées tournantes, les autres seront à travées fixes. Pour ces derniers, le gabarit minimum sera de 35 pieds entre le niveau normal de l'eau et la pièce la plus basse. Les écluses seront en béton, et auront 8 pieds 4 pouces d'eau sur les seuils et des chambres de 33 pieds de largeur et 175 pieds de longueur entre les chardonnets. Elles logeront des chalands de 1,000 tonnes ayant 150 pieds de longueur par 30 de largeur, et tirant 8 pieds d'eau. Il y aura des débarcadères de 150 pieds de longueur au moins en amont et en aval de chaque écluse. Les écluses seront généralement remplies par des viaducs de 4 pieds de largeur par 5 de hauteur faits dans les parois. Ils seront pourvus de vantelles "waggon" ou cylindriques pour le contrôle de l'eau. Les vannes de busc des écluses seront de bois solide, et les vannes supérieures seront dans tous les cas appuyées sur le sommet des murs du sas. Les vannes du busc seront opérées au moyen de contrefiches barres raccordées à des treuils à main placés dans des retraites dans les parois.

Pour la construction, la division a été divisée entre quatre sections; on a déjà accordé les contrats pour deux d'entre elles, et les plans et devis d'une autre sont prêts pour les soumissions. Les plans et devis de la section n° 1 seront prêts à l'automne.

Section de Port-Severn.—Cette section comprend la construction à Port-Severn d'une écluse de 14·5 pieds de hauteur, de 100 pieds de longueur entre les chardonnets, de 25 pieds de largeur avec 6 pieds d'eau sur les buscs; aussi la construction du barrage principal de régulation à l'embouchure de la rivière, de même que plusieurs petits barrages dans les environs de Port-Severn, ainsi que le creusage nécessaire aux entrées d'amont et d'aval de l'écluse pour donner un chenal de 6 pieds de profondeur au niveau normal.

Un contrat pour les travaux a été passé avec la *York Construction Company, Limited* le 24 septembre 1913. La valeur totale des travaux accomplis et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1914, se chiffre par $7,749.88. Les principaux travaux accomplis jusqu'à date consistent dans le creusage pour l'écluse qui sera construite cet été.

Section n° 2.—Cette section part du bout de la section n° 1, à Grande Chute et va jusqu'à environ un demi-mille en amont des rapides Macdonald, soit une distance d'environ 11½ milles. L'entreprise comprend un barrage de régulation sur le chenal Pretty au nord de la Grande chute, un barrage de régulation d'environ 70 pieds de hauteur avec une écluse et une chambre de force aux rapides Swift et la reconstruction du pont du *Canadian Northern* aux rapides Ragged, ainsi que beaucoup de creusages dans le granit. L'écluse des rapides Swift est unique en ce qu'elles sera probablement, lorsqu'elle sera finie, la plus haute de ce modèle dans l'Amérique du Nord. La largeur est de 33 pieds, la longueur de 165 pieds, avec 8 pieds 4 pouces d'eau sur les seuils. La hauteur ou de 47 pieds, et elle sera munie à l'extrémité d'aval d'une vanne d'acier opérée en sens vertical. L'espace libre au-dessus du niveau normal. Lorsque la vanne sera levée, sera de 35 pieds.

JAUGEAGE.

La rivière Trent a sa source dans le lac au Riz, et coule vers le nord-est sur une certaine distance, formant la limite entre les comtés de Peterborough et de Northumberland; elle coule ensuite à travers ce dernier vers le sud-est jusqu'au comté de Hastings, et à travers celui-ci vers le sud jusqu'à Trenton, dans la baie de Quinté, lac Ontario.

La rivière Trent a un bassin d'environ quatre mille huit cent trente-six milles carrés, distribués à peu près comme suit: En amont des chutes Heeley, 3,705 milles carrés; la rivière au Corbeau, 620 milles carrés; entre les chutes Heeley et Trenton, 511 milles carrés. On voit que la plus grande partie se trouve en amont des chutes Heeley, et principalement au nord et à l'ouest du lac au Riz dans les comtés de Peterborough, Victoria et Haliburton. Cette partie nord et ouest du bassin entretient la chaîne de lacs formant le chenal de navigation de la Trent, qui se déverse dans la rivière Otonabee, et de là dans le lac au Riz. Cette chaîne de lacs, appelée parfois Kawartha, est alimentée au nord par le creek Jack, le creek Eel, le creek Deerbay, la rivière Mississauga, la rivière Squaw, le creek Nogie, les rivières Burnt et Gull, et au sud par la rivière Scugog et les creeks Emily et Pigeon. En général les lacs divisent les granits et les gneiss au nord des pierres calcaires et des terres arables au sud. Ces dernières sont plus ou moins couvertes de sapin, d'épinette, et autres bois mous, et de belles chaînes de bois durs marchands. Au sud des lacs, la contrée est presque dépourvue de bois. Les pins dans le bassin de la Trent sont pratiquement épuisés. Le principal tributaire de la Trent à l'est du lac au Riz est la rivière au Corbeau.

Sur les rivières Burnt et Gull, on a fait des dépenses de conservation en reconstruisant les anciens barrages en béton et en bois, et plusieurs barrages en bois sur les plus petits tributaires sont aussi maintenant en bon état pour la conservation, et dans l'intérêt de l'industrie du bois. L'eau ainsi emmagasinée est toutefois en grande partie, sinon toute, prise par les bûcherons pendant la première moitié de l'été, pour flotter les billes sur les tributaires, et plus tard, pour les pousser sur la rivière Otonabee. Ceci a pour résultat d'assécher vers le milieu d'août, chaque année, les réservoirs, formés comme on l'a déjà dit pour la conservation, au détriment de ceux qui utilisent la force motrice, et qui demandent qu'on établisse un débit maximum d'eau basse pendant la fin de l'été et continuellement pendant les mois d'automne chaque année.

La perte de l'eau à cause de l'industrie du bois ne peut être empêchée que par l'établissement d'une série continuelle et efficace de glissoires à billes, suivant le

besoin, sur tous les principaux tributaires au nord de la chaîne principale des lacs, et de là continuant sur la rivière Otonabee jusqu'à Peterborough.

On a construit deux déversoirs à crête aiguë pour le jaugeage, et établi plusieurs stations de jaugeage et de mesurage sur la rivière et ses tributaires, surtout pour les statistiques, mais ces chiffres serviront aussi beaucoup plus tard à déterminer la possibilité de maintenir un débit maximum d'eau basse dans l'intérêt de la force motrice.

Ci-joint sont des tableaux indiquant le débit de la rivière au Corbeau pour les années 1911-12-13, sur un déversoir construit un peu en amont de la baie du Corbeau, et dans laquelle la rivière se déverse. Ce déversoir a été construit et a commencé à servir en octobre 1910. Son bassin tributaire est de 620 milles carrés.

Ci-joint sont aussi des tableaux indiquant le débit quotidien de la rivière Trent dans le déversoir aux chutes Heeley, pour les années 1912 et 1913. Le déversoir a été construit et a commencé à servir en novembre 1911. Son bassin tributaire est de trois mille sept cent cinq milles carrés.

On a aussi préparé des tableaux donnant le débit dans les déversoirs des chutes Heeley et de la rivière au-Corbeau réunies, car c'est là le débit de la rivière Trent à Campbellford pour les années 1912 et 1913.

Ci-joint sont aussi des tableaux donnant le débit total mensuel d'après les mesurages au déversoir dans la rivière au Corbeau et au chutes Heeley, ainsi que le débit calculé en pieds-cubes-seconde.

Trois diagrammes sont aussi inclus indiquant le débit des rivières au Corbeau et Trent.

Le diagramme n° 1 indique le débit en pieds cubes par seconde de la rivière au Corbeau, tel que mesuré dans le déversoir à crête aiguë de la rivière au Corbeau, pour les années 1911, 1912, 1913 et une partie de cette année, 1914.

Le diagramme n° 2 donne le débit en pieds cubes par seconde de la rivière Trent, tel que mesuré dans le déversoir à crête aiguë aux chutes Heeley, pour les années 1911, 1912, 1913, et une partie de cette année, 1914.

Le diagramme n° 3 est formé des diagrammes n° 1 et n° 2, et indique le débit de la rivière Trent devant Campbellford, pour les années 1912, 1913 et une partie de 1914.

On remarquera que le débit devant Campbellford est considéré comme l'ensemble des débits de la rivière au Corbeau et des chutes Heeley; il serait plus juste de dire que le débit devant Campbellford est, dans ce rapport, "reporté" aux mesurages au déversoir faits dans la rivière au Corbeau et aux chutes Heeley. Le débit venant dans la rivière entre ces endroits et Campbellford, cependant, si on le compare à la précipitation et à l'évaporation, n'affecte pas matériellement les chiffres donnés.

Il est intéressant de comparer les résultats donnés dans ce rapport à la précipitation dans un endroit défini. Pour ce qui suit, la précipitation à Peterborough, Ontario, est prise comme base.

Pour l'année 1912, la précipitation était de 39·25 pouces, ou égale à 2·89 pieds cubes par seconde par mille carré.

Le bassin de la rivière au Corbeau, qui a une superficie de 620 milles carrés, donne ainsi un total de précipitation pour l'année de 620 x 2·89 ou 1,790 pieds cubes par seconde.

Le bassin des chutes Heeley, qui a une superficie de 3,705 milles carrés, donne donc un total de précipitation pour l'année de 3,705 x 2·89 équivalant à 10,700 pieds cubes par seconde. Ces deux résultats donnent un total de 12,490 pieds cubes par seconde.

Suivant les chiffres donnés dans ce rapport pour l'année 1912, la proportion du ruissellement à la précipitation est égale pour le bassin de la rivière au Corbeau, à 57 pour 100; pour le bassin des chutes Heeley, à 43·6 pour 100; et pour le débit devant Campbellford à 45·4 pour 100.

Pour l'année 1913, la précipitation à Peterborough était de 24·11 pouces, ou égale à 1·778 pieds cubes par seconde par mille carré.

Le bassin de la rivière au Corbeau, qui a une superficie de 620 milles carrés, donne une précipitation totale pour l'année de 620 x 1·778 ou 1,100 pieds cubes par seconde.

Le bassin des chutes Heeley, qui a une superficie de 3,705 milles carrés, donne donc une précipitation totale pour l'année de 3,705 x 1·778 ou 6,575 pieds cubes par seconde.

Ces deux résultats donnent un total de 7,675 pieds cubes par seconde.

Suivant les chiffres donnés dans ce rapport pour l'année 1913, la proportion du ruissellement à la précipitation est égale, pour le bassin de la rivière au Corbeau, à 69·2 pour 100; pour le bassin des chutes Heeley, à 56·2 pour 100; et pour le débit devant Campbellford, à 58·1 pour 100.

La moyenne de précipitation à Peterborough dans les quatorze dernières années, est d'environ 31·95 pouces. On voit donc que la précipitation en 1912 est au-dessus de la moyenne, et que la précipitation en 1913 est au-dessous de la moyenne, dans presque la même proportion. Le changement dans la proportion du débit à la précipitation est curieux et intéressant, et semble indiquer de grands changements dans la précipitation locale dans le district, et sans doute des changements dans l'humidité et l'infiltration.

ARPENTAGE DES LACS.

On a fait des travaux de campagne pendant l'année dans l'arpentage commencé il y a six ans, de la chaîne de lacs qui font partie du bassin de la Trent. Les plans des travaux faits jusqu'à date ont aussi été préparés. On a l'intention de continuer les travaux de campagne cet été.

Quelques photographies des travaux de la division Ontario-lac-au-Riz accompagnent ce rapport.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEX. J. GRANT,

Ingénieur-surintendant.

TABLEAU N° 1A.

Débit quotidien de la rivière au Corbeau, pour 1911.

Jour.	Jan.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai	Juin	Juillet	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
1	352	131	150	593	2,094	851	663	274	195	167	161	811
2	330	131	150	595	2,006	787	625	274	187	160	171	807
3	309	131	150	611	1,985	791	589	272	178	161	189	811
4	294	131	150	554	1,966	787	554	268	165	155	199	807
5	294	131	150	511	1,958	801	520	268	161	146	219	801
6	294	131	150	472	1,885	797	486	268	171	140	229	797
7	294	135	155	662	1,838	713	453	261	183	136	250	791
8	294	135	155	888	1,767	626	413	255	199	135	261	777
9	287	135	155	1,135	1,694	557	382	248	213	141	283	821
10	280	140	155	1,408	1,638	589	345	248	205	140	302	867
11	275	140	155	1,464	1,593	629	345	248	201	141	325	913
12	267	140	155	1,506	1,538	672	352	248	193	145	347	961
13	267	140	155	1,538	1,469	723	352	248	189	156	367	1,008
14	261	145	150	1,728	1,379	767	360	242	193	160	432	1,273
15	261	145	150	1,912	1,301	841	360	235	201	161	503	1,580
16	255	145	150	2,088	1,226	898	352	229	205	160	575	1,899
17	248	150	145	2,313	1,163	965	345	229	201	156	644	1,864
18	248	150	145	2,391	1,091	951	337	223	193	155	723	1,819
19	248	150	140	2,471	1,030	944	337	217	189	156	738	1,772
20	242	150	140	2,566	951	940	337	217	182	150	771	1,710
21	242	145	140	2,560	944	934	337	211	172	151	787	1,656
22	229	145	140	2,580	940	909	330	205	165	150	811	1,600
23	217	145	140	2,589	934	892	323	205	161	151	817	1,543
24	198	150	160	2,595	951	867	309	211	171	150	821	1,476
25	187	150	182	2,486	976	851	295	217	183	151	817	1,396
26	182	150	205	2,405	993	827	288	217	193	150	821	1,320
27	176	150	229	2,313	997	811	281	211	213	151	807	1,260
28	171	150	382	2,248	982	767	274	211	187	150	801	1,181
29	160	.....	563	2,186	976	723	274	211	172	151	797	1,106
30	149	.....	572	2,136	972	681	274	211	171	155	801	1,036
31	140	.....	581	.....	913	.....	274	211	.....	156	.....	997
	7,651	3,971	6,299	51,504	42,150	23,891	11,766	7,293	5,592	4,687	15,769	37,460
Moyenne	247	142	203	1,717	1,359	796	379	235	186	151	525	1,208
Maximum	352	150	581	2,595	2,094	965	663	274	213	167	821	1,899
Minimum	140	131	140	472	913	557	274	205	161	135	161	777

TABLEAU N° 1B.

Débit quotidien de la rivière au Corbeau, pour 1912.

Jours.	Jan.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct	Nov.	Déc.
1	965	777	424	448	3,242	3,600	554	302	235	229	992	1,047
2	929	738	413	445	3,062	3,593	494	302	229	229	939	1,047
3	913	723	408	523	2,757	3,593	464	283	229	229	888	1,047
4	878	710	397	589	2,589	3,600	469	261	229	229	837	1,091
5	851	694	393	666	2,477	3,593	390	248	229	229	787	1,136
6	827	672	390	738	2,356	3,413	370	250	229	229	787	1,180
7	723	620	393	903	2,248	3,242	352	248	229	229	776	1,226
8	626	563	390	1,114	2,186	3,062	330	248	229	229	768	1,261
9	540	506	393	1,260	2,123	2,384	311	250	229	229	857	1,296
10	537	453	390	1,513	2,061	2,376	309	248	229	223	950	1,355
11	549	456	385	1,798	1,979	2,370	309	248	229	217	1,058	1,343
12	545	453	374	2,061	1,925	2,256	311	250	229	217	1,156	1,320
13	549	456	377	2,347	1,877	2,177	309	254	229	217	1,255	1,296
14	545	453	374	2,619	1,819	2,075	316	261	229	217	1,355	1,272
15	549	456	377	2,928	1,746	1,979	325	270	229	217	1,463	1,256
16	545	461	374	3,235	1,838	1,877	323	268	229	217	1,588	1,215
17	566	464	377	3,567	1,898	1,754	323	268	229	217	1,562	1,180
18	580	520	382	3,895	1,958	1,663	318	263	229	211	1,537	1,146
19	599	575	385	4,264	2,034	1,493	309	254	223	217	1,513	1,114
20	607	626	390	4,648	2,136	1,296	309	254	217	217	1,487	1,080
21	611	611	393	4,601	2,111	1,135	304	257	217	217	1,463	1,047
22	607	581	397	4,576	2,319	976	302	261	223	217	1,427	1,004
23	611	557	400	4,548	2,442	972	295	261	229	274	1,403	972
24	635	537	397	4,486	2,595	961	297	250	229	337	1,378	929
25	666	514	408	4,458	2,754	955	295	229	229	405	1,567	899
26	690	494	405	4,204	2,913	940	302	217	235	485	1,355	867
27	723	472	416	3,987	3,062	929	304	225	235	653	1,260	826
28	758	461	421	3,793	3,179	861	302	229	235	847	1,192	787
29	801	453	440	3,600	3,268	787	295	233	229	1,047	1,114	787
30	827	.....	450	3,413	3,387	700	297	244	229	1,037	1,046	787
31	811	.....	453	.....	3,494	.....	302	242	.....	1,004	.....	787
	21,163	16,056	12,366	81,217	75,835	60,622	10,490	7,878	6,858	10,971	35,760	33,600
Moyenne	683	553	399	2,707	2,446	2,019	338	254	229	354	1,192	1,084
Maximum	965	777	453	4,648	3,494	3,600	554	302	235	1,047	1,588	1,355
Minimum	540	453	374	448	1,746	700	295	217	217	211	768	787

TABLEAU N° 1C.

Débit quotidien de la rivière au Corbeau, pour 1913.

Jour.	Janv.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
1	777	1,256	768	3,527	2,103	700	294	229	122	40	45	122
2	777	1,261	768	3,626	2,007	653	302	229	122	35	48	122
3	777	1,261	768	3,760	1,938	607	308	229	122	31	50	134
4	768	1,272	768	3,862	1,872	595	308	223	126	25	53	155
5	768	1,226	729	3,980	1,805	589	302	217	131	24	53	171
6	768	1,169	700	4,100	1,714	581	294	217	126	21	56	193
7	768	1,124	672	4,222	1,551	572	288	211	122	21	56	217
8	710	1,067	644	4,363	1,367	520	280	199	122	23	58	242
9	662	939	617	4,345	1,204	469	280	192	122	29	61	268
10	617	836	581	4,327	1,136	413	280	199	122	31	64	280
11	572	718	554	4,292	1,067	405	280	211	126	33	67	294
12	589	700	662	4,274	992	405	275	217	131	38	70	308
13	607	690	787	4,170	929	397	268	192	117	40	73	309
14	625	672	909	4,049	909	397	261	196	106	43	73	316
15	672	662	1,047	3,945	888	390	248	140	96	43	77	323
16	718	690	1,057	3,827	867	383	261	140	86	45	80	330
17	777	729	1,079	3,709	888	374	275	135	86	45	83	330
18	826	768	1,091	3,593	909	367	280	135	86	48	86	323
19	899	739	1,272	3,429	929	383	294	131	86	50	86	323
20	972	729	1,476	3,300	950	397	280	131	86	53	89	323
21	1,047	710	1,676	3,156	939	374	268	131	86	56	93	330
22	1,136	700	1,898	2,983	939	352	255	131	86	56	103	338
23	1,226	710	2,242	2,906	929	330	255	131	83	56	113	338
24	1,320	710	2,619	2,799	899	308	248	131	80	56	126	338
25	1,404	718	3,029	2,723	878	308	242	131	77	56	140	330
26	1,355	729	2,723	2,603	857	309	242	131	73	53	135	330
27	1,296	739	2,428	2,486	826	308	242	131	74	50	126	330
28	1,256	757	2,157	2,384	817	309	235	131	64	50	122	338
29	1,256	.....	1,898	2,270	797	302	235	131	53	48	122	338
30	1,256	.....	2,384	2,186	777	294	235	131	45	45	122	338
31	1,256	.....	2,922	.....	768	.....	235	126	.....	45	.....	338
	28,457	24,281	42,925	105,196	35,451	12,791	8,350	5,209	2,964	1,289	2,530	8,769
Moyenne	918	867	1,383	3,506	1,143	426	269	168	98	41	84	285
Maximum	1,404	1,272	3,029	4,363	2,103	700	308	229	131	56	140	338
Minimum	572	662	554	2,186	768	294	235	126	45	21	45	122

TABLEAU N° 2A.

Débit quotidien de la rivière Trent aux chutes Heeley, pour 1912.

Jour.	Janv.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
1	5,641	2,801	2,075	2,423	13,642	13,182	4,735	1,748	1,790	2,006	2,804	5,708
2	5,313	2,782	2,075	2,279	13,387	13,387	4,587	1,600	1,790	1,877	2,804	5,582
3	5,146	2,660	2,042	2,592	13,387	14,147	3,131	1,562	1,790	1,813	2,706	5,613
4	5,005	2,660	2,010	2,675	12,935	15,090	2,371	1,600	1,790	2,029	2,656	5,677
5	5,005	2,676	2,010	2,500	12,730	15,090	2,257	1,600	1,600	2,139	2,831	5,582
6	4,876	2,423	1,978	2,675	12,483	15,090	1,520	1,421	1,581	2,075	2,656	5,677
7	4,772	2,676	1,978	4,572	12,080	14,360	2,029	1,304	1,600	2,075	2,633	5,898
8	4,724	2,591	2,010	5,529	11,837	14,147	2,561	1,360	1,520	1,984	2,633	5,708
9	4,724	2,423	2,155	6,488	11,837	13,642	2,185	1,389	1,520	1,965	3,211	5,552
10	4,517	2,319	2,074	7,001	11,400	13,642	2,075	1,459	1,520	1,854	4,157	4,587
11	4,517	2,319	1,978	7,480	10,929	13,387	2,075	1,562	1,478	1,832	4,355	5,214
12	4,395	2,319	1,978	7,480	10,389	12,977	1,984	1,600	1,303	1,767	5,001	5,461
13	4,395	2,782	2,075	7,388	9,857	12,483	2,185	1,683	1,284	1,919	5,001	5,274
14	4,190	2,591	2,042	7,070	9,447	12,038	2,185	1,706	1,246	2,075	5,244	5,898
15	4,053	2,591	2,155	7,987	8,463	11,639	2,185	1,611	1,246	2,029	5,214	6,251
16	3,876	2,506	2,155	9,264	8,535	11,164	2,371	1,581	1,246	2,006	5,898	6,639
17	3,837	2,676	2,075	9,447	8,679	10,929	2,371	1,581	1,246	2,006	5,803	6,411
18	3,837	2,556	2,107	9,857	7,862	10,235	1,984	1,581	1,303	1,520	5,552	6,346
19	3,719	2,436	2,171	10,697	7,691	10,507	2,185	1,611	1,322	1,284	5,772	6,251
20	3,641	2,436	2,206	11,126	7,516	10,085	2,139	1,539	1,440	1,421	5,803	6,217
21	3,507	1,901	2,081	11,598	7,896	9,447	2,185	1,520	1,440	1,478	5,803	5,928
22	3,489	2,155	2,137	12,080	8,003	8,075	1,919	1,520	1,501	1,478	5,928	5,708
23	3,300	1,837	2,226	12,730	8,250	6,939	1,919	1,813	1,581	1,813	5,803	5,491
24	3,244	2,171	2,096	12,935	8,862	6,973	1,919	1,919	1,581	2,075	5,738	5,335
25	3,281	2,171	1,973	13,182	8,641	7,311	1,919	2,029	1,611	2,208	5,647	5,335
26	3,207	1,901	1,977	13,182	8,824	6,247	1,725	2,117	1,664	2,804	5,898	5,335
27	3,189	1,978	2,309	14,147	8,968	5,396	1,683	2,098	1,984	2,854	6,251	5,244
28	2,962	1,901	2,491	14,189	9,447	5,214	1,706	1,942	1,942	2,683	5,803	5,183
29	2,766	1,978	2,299	13,893	9,595	5,062	1,748	1,896	1,942	2,683	5,613	5,305
30	2,854	.....	2,259	13,391	10,933	4,853	1,748	1,832	1,919	2,804	5,898	5,461
31	2,854	.....	2,331	.....	12,282	.....	1,748	1,832	.....	2,804	.....	4,822
	124,836	69,216	65,528	257,857	316,787	323,238	69,334	51,616	46,780	63,360	141,116	174,693
Moyenne	4,027	2,386	2,114	8,595	10,219	10,775	2,237	1,665	1,560	2,044	4,704	5,635
Maximum	5,641	2,800	2,491	14,189	13,642	15,090	4,735	2,117	1,984	2,854	6,251	6,639
Minimum	2,766	1,837	1,973	2,279	7,516	4,853	1,520	1,304	1,246	1,284	2,633	4,587

TABLEAU N° 2B.

DÉBIT quotidien de la rivière Trent aux chutes Heeley, pour 1913.

Jour.	Janv.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
1	4,587	5,244	3,340	11,601	12,038	2,880	1,854	1,341	1,600	1,170	1,246	1,459
2	4,442	3,287	2,903	12,038	11,837	2,782	1,854	1,341	1,136	1,170	1,026	1,501
3	4,355	3,473	2,512	12,038	11,601	2,804	1,748	1,341	1,303	1,170	1,045	1,520
4	4,385	4,328	2,880	12,730	11,126	2,831	1,459	1,284	1,341	1,170	1,151	1,642
5	4,241	4,970	3,314	14,748	10,697	2,782	1,581	1,303	1,379	1,117	1,098	1,813
6	4,131	5,062	3,314	15,006	9,857	2,683	1,748	1,303	1,421	1,136	1,098	1,611
7	4,131	5,274	3,238	15,223	9,375	2,706	1,623	1,303	1,402	1,117	1,045	1,636
8	3,990	5,214	2,903	15,660	7,862	2,538	1,581	1,303	1,402	1,117	1,045	1,803
9	3,823	5,062	2,930	15,660	7,551	2,561	1,581	1,402	1,379	1,136	1,151	1,921
10	3,580	4,883	2,930	15,572	7,619	2,611	1,600	1,284	1,379	1,098	1,189	2,267
11	3,131	4,735	3,029	15,702	7,174	2,611	1,246	1,284	1,379	1,136	1,440	2,164
12	3,340	4,735	2,903	15,922	7,209	2,561	904	1,284	1,360	1,136	1,501	2,164
13	3,006	4,704	3,131	15,835	6,840	2,538	988	1,303	1,402	1,117	1,360	1,921
14	3,131	4,587	3,420	15,702	6,186	2,075	1,117	1,303	1,303	1,098	1,832	1,664
15	3,287	4,442	4,214	15,922	5,897	1,117	1,064	1,360	1,227	1,026	2,371	1,772
16	3,340	4,328	4,355	15,748	5,613	958	1,098	1,360	1,170	992	000·0	1,258
17	3,447	4,271	4,560	15,660	5,552	756	1,136	1,379	1,246	992	559	1,739
18	3,990	4,131	4,617	15,660	5,461	840	1,189	1,284	1,265	1,011	1,284	1,642
19	4,100	4,047	4,674	15,572	5,335	958	1,227	1,265	1,246	992	1,303	1,801
20	4,214	3,933	4,704	15,090	4,587	1,227	1,189	1,208	1,246	958	1,402	1,664
21	4,822	3,906	5,062	15,090	3,933	1,421	1,208	1,208	1,284	1,045	1,360	1,581
22	5,396	3,713	5,274	14,961	3,770	1,725	1,227	904	1,303	973	1,421	1,501
23	5,491	3,659	5,582	14,748	3,367	1,600	1,284	1,151	1,421	992	1,600	1,678
24	5,647	3,606	5,928	14,402	2,371	1,813	1,341	1,227	1,402	1,045	1,520	2,002
25	5,738	3,743	6,217	14,147	2,831	1,877	1,322	1,322	1,379	1,117	1,539	1,804
26	5,552	3,580	6,639	13,726	2,880	1,942	1,379	1,520	1,402	1,098	1,478	2,177
27	5,305	3,473	7,482	13,349	2,903	1,965	1,341	1,706	1,421	1,045	1,402	1,642
28	5,396	3,367	8,862	12,688	3,006	1,832	1,341	1,790	1,379	1,117	1,402	1,978
29	5,214	.....	9,857	12,445	3,029	1,813	1,341	1,984	1,303	1,098	1,402	2,081
30	5,214	.....	10,389	12,282	2,880	1,813	1,303	1,984	1,170	1,098	1,402	2,100
31	5,183	.....	10,891	.....	2,804	.....	1,246	1,706	.....	1,098	.....	2,142
Total	135,609	119,757	152,054	434,927	193,191	60,620	42,120	42,737	40,050	33,585	38,672	55,648
Moyenne	4,374	4,277	4,905	14,498	6,232	2,021	1,359	1,379	1,335	1,084	1,333	1,95[illegible]
Maximum	5,738	5,274	10,891	15,922	12,038	2,880	1,854	1,984	1,600	1,170	2,371	2,267
Minimum	3,006	3,287	2,512	11,601	2,371	756	904	904	1,136	958	559	1,258

TABLEAU N° 3A.

Débit quotidien de la rivière Trent à Campbellford, pour 1912.

Jour.	Janv.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
1.....	6,606	3,578	2,498	2,871	16,884	16,782	5,289	2,050	2,025	2,235	3,797	6,755
2.....	6,242	3,521	2,487	2,724	16,449	16,980	5,081	1,901	2,019	2,106	3,744	6,629
3.....	6,059	3,383	2,450	3,114	16,144	17,740	3,595	1,845	2,019	2,042	3,594	6,660
4.....	5,883	3,370	2,007	3,265	15,524	18,690	2,841	1,861	2,019	2,258	3,494	6,769
5.....	5,856	3,370	2,402	3,166	15,208	18,683	2,647	1,848	1,829	2,368	3,618	6,718
6.....	5,703	3,094	2,367	3,413	14,839	18,503	1,890	1,671	1,810	2,304	3,443	6,858
7.....	5,495	3,296	2,370	5,475	14,328	17,602	2,381	1,551	1,829	2,304	3,409	7,123
8.....	5,350	3,154	2,400	6,643	14,023	17,209	2,891	1,609	1,749	2,213	3,401	6,969
9.....	5,264	2,928	2,548	7,748	13,960	16,026	2,496	1,640	1,749	2,194	4,018	6,848
10.....	5,054	2,772	2,464	8,513	13,461	16,018	2,383	1,707	1,749	2,077	5,108	5,941
11.....	5,066	2,775	2,363	9,278	12,908	15,757	2,383	1,810	1,707	2,049	5,413	6,556
12.....	4,940	2,772	2,352	9,541	12,324	15,233	2,295	1,850	1,532	1,984	6,157	6,781
13.....	4,944	3,238	2,452	9,735	11,737	14,660	2,494	1,938	1,513	2,136	6,256	6,571
14.....	4,735	3,044	2,417	9,689	11,266	14,113	2,501	1,967	1,475	2,292	6,599	7,170
15.....	4,602	3,047	2,532	10,915	10,209	13,618	2,510	1,881	1,475	2,246	6,676	7,507
16.....	4,421	2,966	2,530	12,500	10,372	13,041	2,694	1,848	1,475	2,223	7,484	7,853
17.....	4,403	3,140	2,452	13,014	10,578	12,583	2,694	1,848	1,475	2,223	7,364	7,591
18.....	4,417	3,076	2,489	13,752	9,820	12,399	2,302	1,844	1,532	1,730	7,089	7,492
19.....	4,318	3,012	2,556	14,961	9,725	12,000	2,494	1,866	1,545	1,501	7,285	7,365
20.....	4,248	3,062	2,596	15,774	9,652	11,381	2,448	1,793	1,657	1,638	7,289	7,296
21.....	4,118	2,512	2,474	16,199	10,008	10,582	2,489	1,777	1,657	1,695	7,265	6,975
22.....	4,096	2,736	2,535	16,606	10,321	9,051	2,221	1,781	1,724	1,695	7,355	6,712
23.....	3,911	2,395	2,626	17,278	10,692	7,911	2,214	2,073	1,810	2,087	7,205	6,463
24.....	3,879	2,708	2,494	17,422	11,457	7,934	2,216	2,169	1,810	2,412	7 116	6,264
25.....	3,947	2,686	2,381	17,641	11,395	8,266	2,214	2,258	1,840	2,613	7,213	6,234
26.....	3,897	2,395	2,382	17,387	11,736	7,187	2,027	2,333	1,899	3,290	7,252	6,202
27.....	3,912	2,450	2,725	18,135	12,030	6,325	1,987	2,322	2,219	3,507	7,511	6,070
28.....	3,720	2,362	2,911	17,982	12,625	6,075	2,008	2,171	2,177	3,530	6,995	5,971
29.....	3,567	2,431	2,738	17,493	12,863	5,849	2,043	2,130	2,171	3,730	6,726	6,092
30.....	3,681	.....	2,709	16,804	14,320	5,553	2,045	2,075	2,148	3,841	6,944	6,248
31.....	3,665	.....	2,784	.....	15,776	.....	2,050	2,073	.....	3,808	.....	5,609
Total.....	145,999	85,267	77,892	339,088	392,619	383,790	79,820	59,492	53,638	74,328	176,672	208,291
Moyenne.	4,710	2,940	2,513	11,303	12,665	12,793	2,575	1,919	1,788	2,398	5,889	6,719
Maxim'm	6,606	3,578	2,911	18,135	16,884	18,690	5,289	2,333	2,219	3,841	7,511	7,853
Minimum	3,567	2,362	2,007	2,724	9,652	5,553	1,987	1,551	1,475	1,501	3,401	5,609

TABLEAU N° 3B.

DÉBIT quotidien de la rivière Trent à Campbellford, en 1913.

Jours.	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
1	5,364	6,500	4,108	15,128	14,141	3,580	2,149	1,571	1,722	1,210	1,291	1,581
2	5,219	4,548	3,671	15,664	13,844	3,435	2,156	1,571	1,258	1,205	1,074	1,623
3	5,132	4,734	3,279	15,798	13,539	3,411	2,057	1,571	1,426	1,201	1,095	1,655
4	5.153	5,600	3,648	16,592	12,998	3,426	1,768	1,507	1,467	1,196	1,204	1,797
5	5,009	6,196	4,042	18,728	12,502	3,371	1,883	1,520	1,510	1,141	1,151	1,984
6	4,899	6,231	4,013	19,106	11,572	3,263	2,042	1,520	1,547	1,158	1,154	1,804
7	4,899	6,398	3,909	19,445	10,926	3,278	1,910	1,515	1,524	1,139	1,101	1,853
8	4,700	6,281	3,547	20,023	9,229	3,058	1,861	1,503	1,524	1,141	1,103	2,045
9	4,485	6,001	3,547	20,005	8,755	3,031	1,861	1,595	1,502	1,165	1,213	2,189
10	4,197	5,719	3,510	19,899	8,755	3,023	1,880	1,483	1,501	1,129	1,254	2,547
11	3,703	5,453	3,583	19,994	8,241	3,016	1,527	1,496	1,505	1,169	1,508	2,459
12	3,929	5,435	3,565	20,196	8,201	2,966	1,179	1,501	1,491	1,174	1,571	2,473
13	3,613	5,394	3,918	20,005	7,769	2,935	1,256	1,496	1,519	1,157	1,434	2,230
14	3,756	5,259	4,329	19,751	7,095	2,472	1,378	1,499	1,410	1,141	1,905	1,980
15	3,959	5,104	5,261	19,868	6,785	1,507	1,312	1,500	1,323	1,069	2,448	2,095
16	4,058	5,018	5,412	19,576	6,480	1,340	1,359	1,500	1,256	1,037	80	1,588
17	4,224	5,000	5,639	19,369	6,440	1,130	1,411	1,514	1,332	1,037	642	2,069
18	4,816	4,899	5,709	19,253	6,370	1,207	1,470	1,419	1,351	1,059	1,370	1,964
19	4,999	4,786	5,946	19,001	6,264	1,340	1,522	1,396	1,332	1,042	1,389	2,124
20	5,186	4,662	6,180	18,390	5,538	1,624	1,470	1,339	1,332	1,011	1,491	1,987
21	5,869	4,616	6,738	18,246	4,872	1,795	1,476	1,339	1,370	1,101	1,453	1,911
22	6,532	4,413	7,173	17,945	4,709	2,077	1,482	1,035	1,389	1,029	1,524	1,839
23	6,717	4,369	7,824	17,654	4,296	1,930	1,539	1,282	1,504	1,048	1,713	2,016
24	6,967	4,316	8,547	17,201	3,270	2,121	1,590	1,358	1,482	1,101	1,646	2,340
25	7,142	4,461	9,246	16,870	3,709	2,186	1,564	1,453	1,456	1,173	1,679	2,134
26	6,906	4,309	9,362	16,329	3,737	2,250	1,621	1,651	1,476	1,151	1,613	2,507
27	6,601	4,212	9,910	15,835	3,729	2,273	1,583	1,837	1,495	1,095	1,528	1,972
28	6,652	4,124	11,019	15,072	3,823	2,140	1,576	1,921	1,444	1,167	1,524	2,316
29	6,470	.....	11,756	14,715	3,826	2,115	1,576	2,115	1,356	1,146	1,524	2,418
30	6,470	.....	12,774	14,468	3,657	2,107	1,538	2,114	1,215	1,143	1,524	2,438
31	6,439	.....	13,812	.....	3,572	.....	1,481	1,832	.....	1,143	.....	2,479
Total	164,064	144,038	194,979	540,125	228,643	73,408	50,478	47,925	43,022	34,877	41,208	64,317
Moyenne	5,292	5,144	6,290	18,004	7,376	2,447	1,628	1,546	1,434	1,125	1,374	2,075
Niveau maxi.	7,142	6,500	13,813	20,196	14,141	3,580	2,156	2,115	1,722	1,210	2,448	2,542
Etiage	3,613	4,124	3,279	14,468	3,265	1,131	1,179	1,035	1,215	1,011	80	1,581

TABLEAU N° 4.

Débit total de la rivière au Corbeau en 1911.

Mois.	Millions de pieds cubes.	Considérations.
Janvier	661·10	
Février	342·59	
Mars	543·79	
Avril	4449·74	
Mai	3641·51	
Juin	2064·24	
Juillet	1016·59	
Août	629·82	
Septembre	483·19	
Octobre	405·02	
Novembre	1362·36	
Décembre	3236·46	
Total	18836·41	Millions de pieds cubes.
Taux moyen du débit pour l'année	597·3	Pieds cubes par seconde.

Ces chiffres ont été obtenus au moyen de déversoir.

TABLEAU N° 5.

Débit quotidien de la rivière au Corbeau et de la rivière Trent aux chutes Heeley à Campbellford en 1912.

Mois.	Rivière au Corbeau. Millions de pieds cubes.	Chutes Heeley. Millions de pieds cubes.	A Campbellford. Millions de pieds cubes.	Considérations.
Janvier	1832.92	10785·83	12618·75	
Février	1386·88	5980·17	7367·05	
Mars	1068·36	5661·54	6729·90	
Avril	7018·20	22279·05	29297·25	
Mai	6551·84	27370·40	33922·24	
Juin	5231·72	27927·76	33159·48	
Juillet	905·91	6010·53	6916·44	
Août	680·62	4459·45	5140·07	
Septembre	592·53	4041·79	4634·32	
Octobre	947·66	5474·30	6421·96	
Novembre	3072·29	12192·16	15264·45	
Décembre	2903·19	15093·20	17996·39	
Totaux	32192·12	147276·18	179468·30	Millions de pieds cube.
Taux moyen du débit pour l'année	1018·0	4657·3	5675·3	Pieds cubes par seconde.

Ces chiffres ont été obtenus au moyen du déversoir.

TABLEAU N° 6.

DÉBIT total de la rivière au Corbeau et de la rivière Trent aux chutes Heeley et à Campbellford en 1913.

Mois.	Rivière Crow.	Chutes Healey	Campbellford	Considérations.
	Millions de pieds cubes.	Millions de pieds cubes.	Millions de pieds cubes.	
Janvier	2458·47	11716·62	14175·09	
Février	2097·92	10347·00	12444·92	
Mars	3708·77	13137·40	16846·17	
Avril	9089·11	37577·69	46666·80	
Mai	3063·04	16691·70	19754·74	
Juin	1105·12	5237·36	6342·48	
Juillet	721·56	3639·76	4361·32	
Août	447·42	3693·27	4140·69	
Septembre	255·95	3461·15	3717·10	
Octobre	111·33	2902·02	3013·35	
Novembre	218·70	3341·64	3560·34	
Décembre	757·56	4808·02	5565·58	
Totaux	24034·95	116553·63	140588·58	Millions de pieds cubes.
Taux moyen du débit pendant l'année	762·1	3695·9	4458·0	Pieds cubes par seconde.

Ces chiffres ont été obtenus au moyen du déservoir.

CANAL DE LA TRENT.

PETERBOROUGH, le 26 mai 1914.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel au sujet de l'entretien et de l'exploitation du canal de la Trent pour l'exercice terminé le 31 mars 1914.

L'étendue de la section ouverte à la navigation est la même que l'année dernière, soit de 160 milles.

OUVERTURE ET FERMETURE DE LA NAVIGATION.

De Hastings au lac Rice, ouverture le 9 juin, fermeture le 11 décembre.
Du lac Rice à Peterborough, ouverture le 3 mai, fermeture le 18 décembre.
De Peterborough à Lakefield, ouverture le 20 mai, fermeture le 8 novembre.
Ecluse d'ascension de Peterborough, ouverture le 20 mai, fermeture le 8 novembre.
De Lakefield à Bobcaygeon, ouverture le 26 avril, fermeture le 29 novembre.
De Bobcaygeon à Rosedale, ouverture le 25 mai, fermeture le 29 novembre.
Du lac Balsam au lac Simcoe, ouverture le 1er mai, fermeture le 20 octobre.
Ecluse d'ascension de Kirkfield, ouverture le 1er mai, fermeture le 20 octobre.
Du lac Simcoe à Orillia, ouverture le 1er mai, fermeture le 18 novembre.

Les travaux suivants ont été exécutés sur les divisions du canal au cours de l'année:—

DES CHUTES HEELEY À BOBCAYGEON.

RÉPARATIONS.

Ecluse d'ascension de Peterborough.—Afin d'arriver à conserver l'eau que recueillent les vantaux du haut de l'écluse, on a placé des tuyaux de trois pouces à travers le

mur central de béton entre les chambres supérieures de l'écluse. Ces tuyaux furent amenés à la chambre supérieure des machines où on les a raccordés aux tuyaux d'égouts.

On a apposé de nouveaux tubes à fermeture en caoutchouc aux vantaux de cette écluse.

On a nettoyé l'intérieur des chambres et on l'a recouvert d'une couche de peinture à graphite.

Ponts.—On a renouvelé le bois des ponts aux endroits suivants: écluse n° 7, rue Maria, Peterborough, chemin de Warsaw et Buckthorn.

Estacades, régalages et chaussées.—On a en partie rebâti le barrage de Lakefield et on a fait subir des réparations générales aux estacades, aux régalages et aux autres barrages.

Terrasses. On a vu aux éboulements qui se produisaient sur les déclivités de l'écluse d'ascension de Peterborough. Il s'est depuis produit d'autres éboulements que l'on devra réparer et gazonner au cours de la saison prochaine.

On a installé du côté gauche de l'écluse d'ascension de Peterborough, quatre cent soixante-cinq pieds de tuyaux de ciment de 24 pouces et cent pieds de tuyaux de 8 pouces, le tout pour fins d'irrigation; on a posé en même temps trois bassins et trappes de réserve bétonnés afin d'amener l'eau de surface au canal en aval de l'écluse.

Quais.—On a élevé d'environ deux pieds, rempli et recouvert de planches le quai public du village de Keene.

On a pratiqué des abris aux quais publics de Whitfields, Hales et Smithsons.

On a fait quelques réparations aux quais publics de Gore's-Landing, de Harwood, de Dunnets, de Hales et de Smithsons.

Bouées.—On a tracé, au moyen de bouées en bois, le chenal du creek Pigeon, à partir du lac Pigeon jusqu'à Omemee, de même que le chenal de la rivière du Sauvage, à partir du lac Rice jusqu'à Keene.

Peinture.—On a peinturé, là où besoin était, les vantaux, les guérites des éclusiers et les clôtures. On a refait l'intérieur de la guérite de l'écluse n° 7.

On a peinturé le pont public de Hastings.

DES CHUTES DE HEALEY À BOBCAYGEON.

AMÉLIORATIONS (REVENU).

Réparation des barrages de tête d'eau.—On a reconstruit le barrage du lac La-Loutre, reconstruit en partie celui de Fork et fait subir des réparations au barrage de Burnt, tous situés sur la rivière Squaw.

Fondations.—On a refait sur une distance d'environ trois-cents pieds la maçonnerie de blocaille qui protège le terrain en pente, en amont de l'écluse de Lakefield. On a abrité derrière cette maçonnerie des bassins de réserve et des tuiles à drainage à cause des infiltrations qui se produisent à des intervalles assez rapprochés.

On a placé environ quatre cents pieds de terre sur la ligne d'eau du côté est du canal, au sud du pont du Grand-Tronc à Nassau.

DE BOBCAYGEON AU LAC BALSAM.

RÉPARATIONS.

Ponts.—Le pont public de Rosedale a été réparé et le bois a été renouvelé.

Estacades, régalages et barrages.—En outre des réparations d'un caractère général, on a refait la structure supérieure de l'aile du barrage de Bobcaygeon, sur une

longueur de huit cents pieds. On a construit une plate-forme d'atterrissage pour les embarcations légères à Fenelon-Falls.

Peinture.—On a repeint les vantaux et les bâtiments à Lindsay, Fenelon-Falls et Rosedale, en même temps que les ponts aux endroits suivants: rue Lindsay, à Lindsay; rue Wellington, à Lindsay; à Fenelon-Falls et à Rosedale.

Réparations aux barrages réservoirs.—On a fait des réparations générales aux barrages suivants: Percy, Little-Bob, Crab, Halls, on a aussi exécuté certains travaux de moindre importance à Norland, Elliott's et Devil's.

AMÉLIORATIONS (REVENU).

Réparations aux barrages de tête d'eau.—On a fait subir des réparations importantes aux barrages à Big Bob, sur les lacs Oblong et Paint, et d'autres moins considérables aux barrages suivants: lac Hawck, lac La-Vase et lac Keneese. A Moore's-Falls, l'extrémité sud du barrage a été reconstruite en béton et on a construit une glissoire pour canots dans le but de faire communiquer entre eux les étangs supérieur et inférieur.

DE BOBCAYGEON AU LAC BALSAM.

AMÉLIORATIONS (REVENU).

Dragage.—Le chenal de la rivière Scugog, au nord de la ville de Lindsay, a été élargi et creusé afin de faciliter l'approche de cette ville aux bateaux. La drague a enlevé environ dix milles verges cubes de terre à partir du 12 mai jusqu'au 3 septembre alors que la drague fut transportée à Balsover sur la division lac Balsam, lac Simcoe.

DU LAC BALSAM AU LAC SIMCOE.

RÉPARATIONS.

Écluses.—On a installé deux autres ventelles aux vantaux de l'écluse n° 1. On a fait des planchers en ciment avec tuiles à drainage à partir de ces planchers à l'intérieur des guérites des écluses n°s 2, 3 et 4. On a installé une tuile à drainage à partir de la cave de la guérite à l'écluse n° 5.

Ecluse d'ascension de Kirkfield.—On a construit au dégorgeoir cent vingt pieds de tuile à drainage en béton à partir de l'usine d'énergie.

Ponts.—On a renouvelé le bois des ponts aux endroits suivants: chemin Portage, Balsover et chemin Boundary.

Quais.—On a construit un petit pont à Atherley sur le lac Simcoe.

Clôtures.—On a enlevé environ quatre-vingts perches de clôtures afin de permettre le creusage d'un fossé à cet endroit, et on a construit vingt perches de nouvelle clôture.

Tracé des chenaux.—On a installé des lumières électriques à l'endroit du pont en bascule qui traverse les cours d'eau qui se trouvent entre les lacs Simcoe et Couchiching; on a également établi une ligne de lumières électriques, pour indiquer le chenal qui passe entre les hauts-fonds des cours d'eau, sur les rives du lac et à un mille environ au nord de la ville d'Orillia.

Le chenal du lac Couchiching qui va de l'île Mile à Washago a été bordé de bouées en bois.

On a placé une autre bouée à la pointe Couchiching. Cette bouée porte une lumière pendant la nuit.

DU LAC BALSAM AU LAC SIMCOE.

AMÉLIORATIONS (REVENU).

Dragage.—La section du canal creusée à travers le roc, à Balsover, est actuellement creusée jusqu'à neuf pieds, et le roc ainsi enlevé sert aux travaux de fondations.

Fondations.—Environ six mille pieds linéaires de matériaux de fondations tirés des travaux de dragage exécutés à Balsover, ont été installés sur la ligne d'eau de la rivière Talbot à partir de Balsover jusqu'à l'écluse n° 3.

Nettoyage des terrains d'inondation.—On a enlevé les souches et les débris flottants de quelques terrains submergés pour les amener au sein du lac Balsam et de là à l'écluse d'ascension Kirkfield.

TRAVAUX GÉNÉRAUX.

On a fait subir des travaux quelconques de réparations à toutes les écluses endommagées et en général à tous les canaux; on a peinturé les bouées et les phares, réparé les clôtures, nettoyé des fossés, etc.

L'appareil de forage a servi du 6 mai au 15 octobre à forer et à faire sauter le roc du lit de la rivière Scugog; on s'en est aussi servi à Balsover.

La drague a été louée au ministère des Travaux publics et a servi une semaine durant à des travaux exécutés en octobre à Geneva Park et au lac Couchiching; on l'a également louée à partir du 27 octobre jusqu'au 10 novembre, à M. Ed. Conroy pour l'exécution de travaux se rattachant à un contrat exécuté à Orillia par le ministère des Travaux publics.

Les réparations occasionnées par l'usure ordinaire et les dégats inévitables ont été faites à l'outillage flottant qui consiste en une drague, un ponton à forage, 3 remorqueurs, 1 bateau d'inspection, 3 alléges à vivres, 4 wagons-bascules et 7 wagons à ponton. On a installé un martinet en acier sur le wagon à ponton n° 15.

Le trafic tel qu'indiqué par le travail des principales écluses, indique une augmentation de 7 pour 100 sur l'année précédente.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. L. KILLALY,
Surintendant-suppléant.

M. W. A. BOWDEN,
Ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

CANAL WELLAND.

SAINTE-CATHERINE, ONT., 30 juin 1914.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur le travail fait au chenal des navires, canal Welland.

Dans mon dernier rapport, j'ai donné un aperçu du chenal projeté, dimensions et travaux généraux d'ingénieurs comme suit:—

" Le canal projeté, tel que finalement tracé, suit le cours du canal Welland actuel de Port-Colborne, sur le lac Erié, à Allanburg, jusqu'à mi-chemin à travers la péninsule. De ce point il faudra faire une nouvelle percée qui traversera le canal actuel juste au bas de l'écluse n° 25, le niveau des eaux des deux canaux était le même à cet endroit, c'est-à-dire 568 pieds au-dessus du niveau de la mer. Le nouveau canal traversera encore le canal actuellement existant au-dessous de l'écluse n° 11, les eaux des deux canaux étant, à cet endroit, 382 pieds au-dessus du niveau de la mer.

" Le canal projeté entre dans le lac Ontario à l'embouchure du creek Dix-Milles environ trois milles à l'est de Port-Dalhousie, entrée du canal actuel. La longueur totale du canal à partir du lac à l'entrée du canal est de 25 milles, et la différence du niveau entre les deux lacs qui est de 325½ pieds sera surmontée par sept écluses d'ascension ayant chacune une chute de 46½ pieds. Ces écluses mesureront chacune 800 pieds de longueur et 80 pieds de largeur et contiendront un volume d'eau de 30 pieds de profondeur, au-dessus du busc à l'eau basse. La largeur du canal au bas sera de 200 pieds et pour le présent les biefs du canal ne seront creusés que de 25 pieds seulement, mais toutes les pièces de fondation seront enfoncées de 30 pieds, on pourra creuser le canal à aucun temps par le seul procédé du dragage des biefs.

" On construira une nouvelle butée au brise-lames de l'ouest; elle consistera en un immense blocage de pierres provenant de l'excavation au nord de Port-Colborne, et se terminera en un quai d'avancement construit en bois de charpente et en béton qui s'avancera 2,000 pieds plus loin dans le lac que le brise-lames actuel. Cette butée assurera la tranquilité des eaux dans le havre de Port-Colborne pendant les tempêtes, ce qui n'a pas lieu avec le brise-lames actuel qui n'est pas assez avancé dans le lac pour amortir la houle.

" Le havre extérieur de Port-Colborne a maintenant une profondeur d'eau de 22 pieds à marée ordinaire du lac, ce qui est autant que l'on puisse trouver dans la plupart des ports du lac et dans les chenaux qui joignent les lacs à l'heure actuelle, et le creusage de cette partie du havre peut être remis à plus tard jusqu'à ce que les chenaux qui joignent les lacs permettent une navigation plus profonde.

" On creusera le havre intérieur de Port-Colborne jusqu'à une profondeur égale à celle du canal projeté; les vieilles écluses et le déversoir régulateur actuellement dans le centre du village seront complètement enlevés. Le passage coupé dans le roc et qui s'étend de Port-Colborne à Humberstone sera creusé de nouveau et élargi sur le côté ouest, et juste en aval de Humberstone on coupera un passage à travers la pointe qui forme maintenant la Ramey's-Bend; ceci rendra le canal plus droit. Le déblai provenant de ce creusage sera presque tout de roc et on s'en servira pour la construction du nouveau brise-lames mentionné plus haut. On construira une écluse de sûreté dans le passage coupé dans le roc à peu de distance au bas de Humberstone, et lorsque ce nouveau passage sera prêt pour la navigation on construira un déversoir régulateur à travers cette partie du canal actuel que l'on aura abandonnée; ce déversoir sera utilisé pour la desserte d'eau du canal. Cette écluse et ce déversoir régulateur serviront à contrôler l'élévation du point de partage du canal que l'on se propose de maintenir au niveau de l'extrême baisse des eaux du lac Erié, c'est-à-dire, 568 pieds au-dessus du niveau de la mer.

" De Ramey's-Bend à Welland le canal sera approfondi et élargi en enlevant une bande de terre tout le long de la levée de l'ouest. Au lieu de construire un nouvel aqueduc à Welland pour joindre le canal avec la rivière Welland, on se propose d'élever le niveau de la rivière à celui du point de partage du canal, à savoir: 568 pieds au-dessus du niveau de la mer, au moyen d'un barrage à travers la rivière à Port-Robinson. Ce barrage sera muni d'un trop-plein considérable et d'un déversoir régulateur qui contrôlera l'élévation du point de partage, et qui permettra le trop-plein d'eau de couler dans l'ancienne rivière Welland et ensuite dans la rivière Niagara, à Chippawa, comme actuellement; une quantité suffisante d'eau y coulera constamment et tiendra la rivière nette.

" L'aqueduc actuel de Welland sera creusé ainsi que la levée entre le canal et la rivière, qui sera plus tard utilisée entre Welland et Fort-Robinson au lieu du canal actuel, parce qu'elle est plus droite et exigera beaucoup moins de creusage. A Port-Robinson on creusera un passage au travers la levée qui se trouve actuellement entre le canal et la rivière; c'est par ce passage que les navires entreront de nouveau dans le prisme du canal.

" Le fait d'élever le niveau de la rivière Welland en amont de Welland inondera quelque 1,600 acres de terre basse contiguë au lit de la rivière. Cette terre basse est inondée, tous les printemps, par la crue des eaux de la rivière et elle sert en été de pâturage. Le township de Wainfleet, à la rivière Welland sur le côté sud, consiste principalement en terres basses qui se dessèchent dans la rivière Welland, et afin d'empêcher le dommage que pourrait faire à ces terres la crue des eaux de la rivière il sera nécessaire d'ouvrir tous les fossés à partir du point de leur entrée actuelle dans la rivière jusqu'à l'élévation des eaux la plus haute à laquelle l'on puisse s'attendre.

" Le détournement de la rivière Welland dans le canal rendra impure l'eau dont se servent les villes de Welland, Thorold et Merritton, ainsi que la ville de Sainte-Catherine. Ceci nécessitera l'établissement d'un système très considérable d'appareils de filtration; mais ce plan n'est pas vu d'un bon œil de la part des parties intéressées. Un autre plan qui nous semble plus pratique et qui est maintenant à l'étude, est de poser un système de conduits du lac Erié aux réservoirs des différentes municipalités et par lesquels l'eau pure serait obtenue.

" Entre Port-Robinson et Allanburg, ce qui est connu sous le nom de passage profond; 80 pieds sera approfondi et élargi en enlevant une bande de terrain tout le long de la levée ouest. Allanburg est maintenant la jonction des canaux Welland, ancien et nouveau, et le volume d'eau exigé dans l'ancien canal, lequel volume est très considérable à cause des nombreux pouvoirs qui y sont développés, est obtenu dans le canal par le moyen d'un déversoir installé à cet endroit.

" Au sujet de la constructio nde ce canal on se propose de fermer complètement le vieux canal entre Allanburg et le pont de Marlatt près de Thorold et de construire d'abord un nouveau déversoir à la tête de l'écluse n° 25 du canal actuel afin de pourvoir à l'approvisionnement d'eau dont il est fait mention plus haut. Ensuite on construira un barrage à travers le canal actuel à Allanburg, et on se servira du vieux lit du canal entre le barrage et le pont Marlatt, pour y jeter le déblai provenant de l'excavation du passage profond. Ainsi le vieux canal sera plus libre, car à présent les écluses d'entrée sont situées à une trop grande distance du reste du canal.

" Si l'on désire continuer la navigation sur le vieux canal, on pourra y avoir accès par l'écluse n° 25 du canal actuel, lorsque le nouveau canal sera terminé, par le moyen d'un passage raccourci au travers la levée qui sépare les deux cours d'eau.

" Une paire de portes doubles de sûreté seront placées sur le canal projeté près des limites sud de la ville de Thorold, et non loin de là au nord sera placée l'écluse n° 7; la tête de cette écluse sera directement opposée à la tête de l'écluse n° 24 du canal actuel. On se servira de cette partie du canal actuel située entre les écluses n° 25 et n° 24, ainsi qu'un étang d'environ 27 acres formé par l'inondation de la vallée supérieure du creek de Dix-Milles, comme un bassin régulateur d'où l'on tirera l'eau

pour approvisionner l'écluse n° 7. Cette méthode de tirer l'eau d'un étang voisin au lieu de la tirer directement du canal au-dessus, évite la formation des courants contraires et de la houle dans le canal et les écluses; c'est aussi la méthode que l'on emploie pour remplir toutes les écluses.

" Au-dessous de l'écluse n° 7 se trouve unpe tit bief de canal avec un étang ou un bassin régulateur couvrant une superficie de quatre-vingt-quatre acres, et immédiatement au bas sont placées en forme d'escalier les écluses doubles n°s 6, 5 et 4. Ces trois écluses comprennent une descente de 139½ pieds. On se servira d'une de ces volées pour les vaisseaux descendant le canal et la volée suivante pour les navires montant le canal; une double volée est exigée afin d'éviter les longs retards dans le passage des vaisseaux.

" La ligne principale du Grand-Tronc entre Sainte-Catherine et les chutes Niagara traversera le canal juste au bas de l'écluse double n° 4 au moyen de deux ponts-levis à bascule.

" La ligne de la division Welland du chemin de fer Grand-Tronc est située juste à l'endroit où les nouvelles écluses seront construites, et par conséquent il sera nécessaire de changer un peu le cours de cette ligne du côté de l'ouest, et une fois changée, elle comportera la même relation avec le cours du canal projeté que la ligne actuelle comporte avec le vieux canal; elle suivra le côté ouest des écluses, mais elle le suivra jusqu'à quelque distance au-dessus de l'écluse actuelle n° 25 et ensuite elle traversera le canal projeté au moyen d'un pont-levis à bascule et poursuivra sa route sur le côté est du canal.

" A partir de l'écluse n° 4 le canal projeté traverse le pré au nord, en suivant en partie le lit du creek de Dix-Milles jusqu'à ce qu'il traverse le vieux canal au pied de l'écluse n° 11 à une élévation de 382 pieds au-dessus du niveau de la mer, ce qui est aussi, à ce point, le niveau du vieux canal. Ceci permettra aux petits navires de se servir, comme à présent, de l'entrée du Port-Dalhousie jusqu'à l'écluse n° 11.

" L'écluse n° 3 est située au nord du vieux canal, et à la tête se trouve, sur le côté est, un bassin régulateur ou un étang de 150 acres. Au bas de l'écluse n° 3 il sera nécessaire de couper un passage qui promet être difficile, à travers le village de Homer jusqu'au lit du creek Dix-Milles et au-dessus de la rue Carleton, et juste au bas de cette rue est située l'écluse n° 2. Il a été difficile de trouver un endroit propre pour la construction de cette écluse à cause de l'absence d'un bon fondement en roc, mais finalement l'endroit propre fut trouvé et l'écluse construite. Le canal, à la tête de l'écluse n° 2, est élevé de 335½ pieds au-dessus du niveau de la mer, et inonde un terrain de 200 acres situé dans le lit et les alentours du creek de Dix-Milles. Au bas de l'écluse n° 2 le canal suit le lit du creek jusqu'au lac, l'écluse n° 1 située au bas du chemin du lac. L'étang qui se trouve à la tête de l'écluse n° 1 couvre une superficie de 107 acres.

" Les jetées de l'entrée extérieure dans le lac Ontario sont situées à environ un mille et demi de la côte et où l'eau est profonde de trente pieds. On creusera un chenal large à partir de ces jetées jusqu'à l'écluse n° 1. Les levées de ce chenal seront protégées, du côté du rivage, par des caissons en béton avec une superstructure également en béton et auprès desquels les navires peuvent être ancrés. A partir du rivage du lac jusqu'aux jetées de l'entrée extérieure, un remblai d'environ 500 pieds de largeur sera formé, chaque côté du chenal, avec la terre extraite du lit du canal entre le lac et Thorold.

" Afin de pourvoir au transport au lac des matériaux extraits à différents endroits, le ministère construira un chemin de fer à double voie sur le côté ouest du canal à partir du bas des écluses à volées, près de Merritton, jusqu'au lac, et un pont à chevalets temporaire sera construit dans le lac, chaque côté du havre, d'où l'on commencera à construire les remblais. Cette voie ferrée sera aussi utilisée pour le transport de la pierre écrasée, de l'écluse à volées aux écluses n°s 1, 2 et 3, où l'on s'en servira pour les constructions en béton.

" L'entrepreneur de l'excavation du roc de l'endroit où l'on se propose de construire les écluses à volées, devra, en vertu de son contrat, concasser une assez grande quantité de pierres, au cours de l'excavation du roc, pour fournir à toutes les demandes de pierres concassées devant servir dans la construction de toutes les écluses et autres.

" Les murs des écluses s'élèveront de 82 pieds au-dessus du seuil des portes de ces écluse, et si l'on comprend la maçonnerie de fondement exigée au-dessous de ce niveau dans certaines constructions, les murs de deux de ces écluses auront une hauteur de 100 pieds.

Les portes de ces écluses seront des portes à battant, balançant sur des pentures attachées à un côté de l'écluse et, lorsqu'elles seront fermées, elles reposeront dans une entaille faite dans le mur opposé, et ainsi un seul battant servira à couvrir toute la largeur de la chambre de l'écluse. Au bas de chaque écluse la porte sera de 38 pieds de hauteur et longue de 88 pieds; le poids de chacune sera d'environ 1,100 tonnes.

" Les ventelles et les aqueducs dans les murs seront de grandes dimensions et nous permettront ainsi de remplir l'écluse en moins de huit minutes. Ainsi le passage dans chaque écluse se fera en beaucoup moins de temps que maintenant.

" Le canal sera divisé en neuf sections, chacune desquelles devant être comprise sous contrat distinct pour la construction.

" L'entrepreneur de chaque section devra fournir tous les matériaux, machines-outils et la main-d'œuvre nécessaires pour les travaux efficaces de creusage et de construction tels que les écluses, déversoirs, substructures de ponts, jetées d'entrée, etc. Il sera tenu de fournir tous les matériaux exigés dans les constructions mentionnées plus haut, excepté le ciment de Portland et certaines pièces d'acier qui seront fournis par le ministère.

' La méthode de fournir le ciment aux constructeurs a été trouvée très satisfaisante dans d'autres travaux accordés par le ministère et cette méthode sera adoptée dans tous les contrats donnés par le ministère dans la construction de ce canal.

" Tous les matériaux en fonte moulée et fers coulés et tous les autres ouvrages en métal de première classe pour les écluses, etc., seront aussi fournis par le ministère aux différents entrepreneurs pour être mis en place dans la maçonnerie en béton des écluses, des déversoirs, des ponts, etc.

" La construction et la mise en place des portes d'écluse seront sous contrat séparé. Il en sera de même pour la superstructure en acier des ponts.

" L'estimation des quantités suivantes donnera une idée de l'étendue de ces travaux.

Creusage dans le roc.....	6,000,000	verges cubes.
" la terre.....	40,000,000	"
Ouvrage en béton.....	2,200,000	"

" Une estimation soignée place le coût total de ces travaux à moins de $50,000,000.

" Le canal devrait être ouverte à la navigation dans conq ans."

En mai 1913 le ministère s'assura, à titre d'ingénieur consultant, les services de M. Alfred Noble (décédé depuis cette époque), ingénieur de très grand mérite qui a été mêlé à presque toutes les grandes entreprises de construction de canaux des Etats-Unis depuis plusieurs années pour faire rapport sur les plans et dessins du canal projeté, et après avoir pris connaissance du rapport de M. Noble qui adoptait pleinement mes plans et mes vues, le ministère résolut de demander des soumissions pour la construction de plusieurs sections importantes des travaux.

Afin de favoriser la rapidité des travaux on a partagé ces derniers en neuf sections données à contrat, la section n° 1 se trouvant située à l'extrémité du canal qui aboutit au lac Ontario, et la section n° 9, à l'extrémité qui aboutit au lac Erié; à l'automne de 1913, on a accordé des contrats pour les sections n°s 1, 2, 3 et 5. Les sections n°s 1, 2 et 3 comprennent l'entrée du lac Ontario et chacune des écluses d'ascension, en même temps que l'établissement des pentes pour le chemin de fer destiné à la construction du canal maritime Welland. On a aussi accordé les contrats pour les traverses, les rails et pour le chemin de fer destiné à la construction du canal.

La section numéro 1 va de la section 0 à la section 150, soit une étendue d'environ trois milles, et couvre environ un mille et demi de travail sous-marin au sein du lac Ontario, et environ un mille et demi de travail de surface sur les rives. Cette section comprend la construction du havre et de l'entrée du lac Ontario, l'écluse simple n° 1 et les déversoirs, les ponts n°s 1 et 2; enfin les travaux de creusage du canal même, la construction des digues hermétiques, les détours nécessités par la chaussée, etc. et la construction des pentes du chemin de fer de construction le long de la section.

La section n° 2 va de la station 150 à la station 380, soit une distance d'environ quatre milles et un tiers, et comprend la construction des écluses simples n°s 2 et 3 de même que celle des murs d'entrée nécessaires, les barrages de régularisation et d'approvisionnement, la structure inférieure des ponts n°s 3, 4 et 5, le pont à bascule du chemin de fer de construction sur le canal actuel, un pont jeté sur un étang à l'écluse n° 3, le creusage du prisme du canal, et la construction, enfin, de remblais à l'épreuve de l'eau.

La section n° 3 va de la station 380 à la station 490, soit une étendue d'environ deux milles, et comprend la construction des écluses doubles à échelons n°s 4, 5 et 6, l'écluse simple n° 7, des vantaux doubles de protection, les murs nécessaires de soutènement et d'entrée, les déversoirs, conduits, ponts bétonnés, structure inférieure en acier des ponts, etc., et le choix d'un emplacement nouveau pour la division Welland du chemin de ferdu Grand-Tronc, cet emplacement partant actuellement d'un point à proximité de la ville de Merritton et se rendant jusqu'à l'extrémité sud de la section, et cette division se trouvant du fait de sa situation entre ces deux points, à nuire à l'installation du canal maritime. Elle comprend également la construction des pentes de l'extrémité sud du chemin de fer de construction. Cette section comprend aussi la construction d'un barrage en terre de grandes dimensions en face de la tête de l'écluse n° 6, afin d'arriver à la construction d'un étang appelé à régler la hauteur des eaux du canal à la tête des écluses à échelons.

La section n° 4 va de la station 490 à la station 640, soit une distance d'environ 3 milles, et comprend les travaux de creusage du canal même entre dans ces deux points dans des terrains, composés, sur toute la longueur, de glèbe et de roc; elle comprend encore la construction de la structure inférieure des ponts n°s 10, 11 et 12.

La section n° 5 va de la station 640 à la station 775, soit une étendue de deux milles et demi, et comprend les travaux de creusage nécessaires pour élargir et baisser le lit du chenal actuel entre Allanburg et Port Robinson, sur une étendue connue sous le nom de "Coupe profonde". Les matériaux enlevés par le creusage, et surtout la terre serviront à exhausser le terrain compris entre le canal actuel et l'ancien, au nord d'Allanburg; ils serviront encore à remplir l'ancien canal, du nord d'Allanburg au pont Marlatt. Cette section comprend également la construction de la structure inférieure du pont n° 13 à Port-Robinson.

La section n° 6 va de la station 775 à la station 980, soit une distance d'environ quatre milles, et comprendra la construction d'un barrage et d'un déversoir sur la rivière Welland à proximité de Port-Robinson, afin d'arriver à hausser le lit de la rivière jusqu'à 568 pieds au-dessus du niveau de la mer, cette élévation étant considérée comme constituant le plus bas niveau des eaux du lac Erié. Elle comprendra aussi les travaux de creusage nécessaires à la formation du prisme du canal, à son nouvel emplacement sur la rivière Welland, entre Port-Robinson et Welland; l'enlèvement d'une partie de l'ancien aqueduc à Welland et la construction de la structure inférieure du pont n° 14 à Welland; le détournement et l'élévation du chemin actuel qui longe la rivière à l'ouest de Welland aux endroits que l'on trouvera inondés; tous les autres travaux le long de la rivière qui pourraient paraître nécessaires pour empêcher que l'élévation du niveau des eaux n'arrive à causer quelque dommage aux propriétés avoisinantes.

La section n° 7 va de la station 980 à la station 1,210, soit une distance d'environ quatre milles et quart, et comprend le creusage et l'élargissement, du côté ouest, du

canal actuel entre Welland et le creek Lyon; elle comprend aussi la structure inférieure des ponts n°s 15, 16, 17 et 18.

La section n° 8 va de la station 1,210 à la station 1,310, soit une distance d'environ deux milles, et consiste dans des travaux de creusage dans un nouveau terrain composé de glèbe et de roc et qui traverse une pointe de terre formée par la courbe de Raney sur le canal actuel; ces travaux sont destinés à redresser le chenal pour le passage des vaisseaux de fort tonnage. Le creusage comprend une somme assez considérable de travail de mine sur un terrain où l'on se propose de construire une contre-écluse qui remplacera les écluses actuelles à Port-Colborne. Une fois le nouveau chenal ouvert à la navigation on construira un déversoir de régularisation et d'approvisionnement sur le nouveau chenal, et ce déversoir, agissant avec la contre-écluse, servira à maintenir le niveau du canal, entre cet endroit et la contre-écluse de Thorold, à une élévation de 568 pieds, ce chiffre étant considéré comme constituant le plus bas niveau du lac Erié.

La section n° 9, qui va de la station 1,310 au lit profond du lac Erié, comprend le creusage nécessaire pour l'abaissement et l'élargissement du lit ouest du chenal actuel entre Humberstone et Port-Colborne, en même temps que l'enlèvement des écluses actuelles à Port-Colborne. Les matériaux que l'on retirera serviront à la construction d'une butée au brise-lames de l'ouest.

Section n° 1.

Les soumissionnaires pour la section n° 1 ont été invités, par avis public publié le 2 juin 1913, à se présenter, et le 1er août on a passé un contrat avec la compagnie *Dominion Dredging, Limited,* d'Ottawa, au sujet de tous les travaux de cette section.

Au cours de l'été de 1913 on a construit un édifice de deux étages à l'est du prisme du canal et au nord du chemin qui longe Lake Shore, cet édifice devant servir à des bureaux d'ingénieurs installés au premier étage de même qu'à l'installation au 2ième étage de quartiers pour une partie du personnel.

M. C. L. Hays, qui était sous-ingénieur aux quartiers-généraux et qui avait acquis dans le passé une expérience précieuse dans la construction des canaux a eu la direction de cette section en septembre dernier en qualité d'ingénieur résident.

Les entrepreneurs arrivèrent sur les lieux dès les premiers jours de septembre et se mirent sans tarder à la construction des bâtisses et des boutiques nécessaires aux travaux.

Au cours de l'automne, la drague à échelle *Brussels* et les dragues à cuiller *Delver, Dominion* et *Fundy* arrivèrent sur le chantier mais, vu la saison avancée, elles ne firent que peu de besogne et l'on remisa les dragues pour l'hiver à Port-Dalhousie vers la mi-décembre.

Le matériel suivant destiné aux travaux d'excavation à sec a été amené sur les lieux et fonctionne pleinement:—

1—grue à locomotive Brownhoist de 15 tonnes.
1—pelle à vapeur Bucyrus, modèle 85-C.
1—excavateur à drague Bucyrus, classe 24.
1—pelle à vapeur Marion-Osgoode n° 2.
3—locomotives de 60 tonnes.
6—locomotives de 40 tonnes.
45—wagons plateformes de 18 verges.
8—wagons plateformes de 16 verges.
2—machines à étendre Western.

La pelle Bucyrus se mit à fonctionner le 22 décembre pour continuer jusqu'au 20 février, dans le travail du prisme du canal du côté ouest et entre les stations 76 et 86. Le 20 février on l'amena du côté est à la station 88 où elle est restée jusqu'à aujourd'hui, entre les stations 85 et 95. Tous les matériaux enlevées servent à remplier des fossés de chaque côté du pont.

L'excavateur à drague Bucyrus a été monté et s'est mis à fonctionner le 12 janvier en pratiquant une trouée pour l'installation du mur d'entrée de l'ouest de l'écluse n° 1; il s'est tenu à ce travail depuis cette date et a creusé 800 pieds de cette tranchée au niveau de la pente, de route que cette dernière est prète à recevoir le mur d'entrée. Une partie des matériaux obtenus par ce creusage ont servi à combler le chemin de fer de construction, le reste ayant été déposé dans les fossés du port.

La pelle n° 2 s'est mise à fonctionner le 29 décembre et a servi à creuser un fossé d'irrigation sur les hauteurs qui surplombent le chemin Lake Shore dans la direction du sud; on l'a aussi employée au travail du prisme du canal, du côté ouest, entre ces stations 107 et 128; maintenant on la fait servir jour et nuit et ce que l'on obtient du creusage va remplir le chemin de fer de construction.

La grue à locomotive de 15 tonnes, à godets en mâchoires, a pratiqué une travée pour le chemin de fer de construction quand on ne s'en servait pas ailleurs, entre les stations 76 et 81-50. Actuellement elle sert à creuser un fossé d'irrigation le long du côté sud de la digue hermétique en amont de l'écluse n° 1.

Les travaux de creusage, cette saison, ont commencé le 23 avril alors que les dragues à godets *Delver* et *Dominion* se mirent à creuser les fondations du coffrage destiné au bassin du côté est du port; le produit du creusage est amené sur la ligne à tréteaux, du côté ouest.

La drague *Fundy* a commencé à servir le 4 mai.

Les entrepreneurs construisent actuellement les estacades au sein du lac sur les côtés est et ouest du chenal d'entrée; ces estacades doivent servir à recevoir les matériaux enlevés sur les section 1 et 2 et destinés à constituer des digues aux fossés latéraux appelés à constituer le port, ces fossés ou digues devant s'avancer en eau profonde sur une distance d'un mille et demi au sein du lac. Les entrepreneurs de cette section possèdent un matériel neuf de toute beauté consistant en machines de creusage, locomotives et wogans plateformes qui font un excellent travail.

Section numéro 2.

Les soumissionnaires pour la section numéro 2 ont été invités à se présenter le 22 septembre 1913; ceux qui furent choisis sont MM. Baldry, Yerburg et Hutchison, de Westminster, Angleterre.

L'un des édifices achetés à Homer lors de l'acquisition du droit de passage, a servi à l'installation de bureaux pour les ingénieurs de cette section, et le 10 mars dernier M. E. G. Cameron, autrefois membre du personnel des ingénieurs occupés aux travaux du canal de la Trent, a eu la direction des travaux en qualité d'ingénieur résident.

Les entrepreneurs commencèrent les travaux de bonne heure en décembre 1913, élevant des campements et des bâtisses; ils ont actuellement sous la main le matériel de creusage.

1 pelle à vapeur "Marion" de 90 tonnes, numéro 1.
1 pelle à vapeur "Bucyrus" de 70 tonnes, numéro 2.
1 pelle à vapeur "Bucyrus", modèle C-85, numéro 3.
1 pelle à vapeur Atlantic, numéro 4.
1 excavateur à drague "Bucyrus" de 70 tonnes, numéro 1.
1 excavateur à drague "Bucyrus", modèle 24, numéro 2.
9 locomotives de 40 à 60 tonnes.
7 locomotives de 18 à 45 tonnes.
60 wagons plateformes de 12 verges.
6 wagons plateformes de 16 verges.
55 wagons plateformes de 6 verges.
1 machine à étendre Western.
1 machine à étendre Jordon.
6 machines à régalage d'exhaussement.
3 locomotives à traction.

La pelle à vapeur numéro 1 commença à creuser le 23 janvier 1014 à la station 151, du côté est du prisme du canal, le matériel retiré servant à remplir le chemin de fer de construction et à constituer la digue ouest. On a fait suspendre les travaux du 6 février jusqu'au 6 avril à cause de la gelée. Depuis le 6 avril cette pelle a servi continuellement à régaler les sections 151 et 170.

La pelle à vapeur numéro 2 commença à fonctionner le 9 février à la station 306, au prisme du canal, et a été en activité tous les jours depuis cette date. On lui a fait faire des tranchées entre les stations 306 et 336, les matériaux retirés allant au remplissage du chemin de fer de construction au nord et au sud du chemin de Queenston.

L'excavateur à drague numéro 1 est entré en fonctionnement le 5 mars dans les travaux de creusage sur la section 1, mais nous avons perdu beaucoup de temps à cause de la gelée et des inondations du printemps. Le 21 mars, cette machine fut amenée sur la section numéro 2 à la station 150, pour y creuser le versant est du prisme jusqu'à la pente voulue et ce jusqu'à l'emplacement de l'écluse numéro 2.

La pelle à vapeur numéro 3 commença à fonctionner le 6 mai, en partant au sud de la station 280, au prisme du canal, du côté ouest, et jusqu'à date elle a exécuté plusieurs tranchées qui atteignent la station 292.

L'excavateur à drague numéro 2, a été monté et mis en fonctionnement le 23 avril au prisme du canal, à la station 294. On l'emploie à creuser le versant est du canal et à remonter du gravier pour le ballast du chemin de fer de construction.

La pelle numéro 4 commença en juin à creuser au nord du prisme du canal, sur la rive ouest, et à partir de la station 368, les matériaux obtenus allant au chemin de fer de construction.

Les fossés d'irrigation ont été vidés et on a construit des ponceaux sur le côté ouest du canal afin de protéger l'irrigation interceptée par le chemin de fer et les murs du canal.

Les travaux avancent rapidement sur cette section.

Section numéro 3.

Les soumissionnaires pour cette section ont été invités à se présenter le 2 août 1913, et MM. O'Brien et Doheny, et Quinlan et Robertson, de Montréal, ont obtenu qu'on leur accordât un contrat lequel fut passé le 4 octobre 1913, il comprenait les divers travaux sis sur le territoire de cette section.

Comme l'emplacement du canal qui traverse la ville de Thorold marche parallèlement avec les rues Wellington et Chapel sur une distance considérable, il devenait nécessaire soit de démolir soit de déplacer un certain nombre de maisons et autres bâtisses situées sur le droit de passage. Or comme la plupart de ces bâtiments étaient en assez bon état de conservation, l'on résolut d'en transporter quelques-uns sur les terrains du gouvernement et de les y convertir en bureaux et en quartiers pour les membres du personnel. On en a transporté d'autres rue Welland, le ministère ayant vu à acquérir des terrains assez vastes pouvant recevoir ces bâtiments que l'on mettra probablement en vente avant longtemps.

On a inauguré en novembre un édifice destiné à recevoir le personnel des ingénieurs, cet édifice se trouvant être l'une des maisons acquises lors de l'achat du droit de passage à travers la ville de Thorold; M. H. M. Belfour, ancien membre du personnel du canal de la Trent, a reçu la direction de cette section en qualité d'ingénieur résident.

Les entrepreneurs ont immédiatement commencé l'érection des bâtiments et d'une vaste machinerie, et durant la dernière moitié de septembre, leur matériel commença à arriver sur le chantier.

Les entrepreneurs de cette section possèdent le matériel suivant:—

5 pelles à vapeur "Marion" de 60 tonnes.
1 pelle à vapeur "Marion" de 20 tonnes.
1 excavateur à drague "Marion" de 170 tonnes, avec haut-dehors de 115 pieds.
1 excavateur à drague "Beatty" de 140 tonnes, avec bouts-dehors de 100 pieds.
2 locomotives ordinaires de 40 tonnes.
16 locomotives de 12 à 30 tonnes.
12 wagons plate-formes de 12 verges.
150 wagons plateformes de 6 verges.
20 wagons plateformes de 4 verges.
2 locomotives à traction (Sawyer-Massey).
1 grue à locomotive Browning.

Le 3 octobre la première pelle à vapeur fut installée et commença à creuser sur le tracé d'un nouvel emplacement du chemin de fer du Grand-Tronc à la station 86-50, chaînage de chemin de fer.

La pelle à vapeur numéro 2 commença à fonctionner le 9 octobre à la station 136-50, au nord du nouveau tracé du chemin de fer, les matériaux obtenus servant au ballast entre la station 136-50 et au réservoir Thorold à la station 140-00; ils servent aussi à l'érection de la digue ouest du canal pour l'obtention d'un niveau de 482 se continuant au sud jusqu'au réservoir de Thorold. Cette pelle a aussi servi à pratiquer une tranchée pour le déplacement d'une butée ayant trait à l'établissement de la compagnie *Colonial Food Products*. On a également commencé à pratiquer une tranchée dans le roc à l'ouest du chemin de fer du Grand-Tronc à la station 443-00 chaînage des canaux, pour servir à la voie de construction des entrepreneurs qui passera en dessous du chemin de fer du Grand-Tronc au chemin de Saint-David, pour gagner l'emplacement d'un barrage à la tête de l'écluse numéro 6. On se servira de ce chemin pour transporter les matériaux obtenus par le creusage au barrage où ils doivent servir à la digue hermétique.

Trois autres pelles ont été montées et ont commencé à fonctionner en novembre; aujourd'hui les entrepreneurs ont six pelles à vapeur fonctionnant sur cette section.

Comme la ligne principale à voie double du Grand-Tronc qui conduit aux chutes Niagara, se trouve à traverser le canal projeté au pied des écluses doubles, numéro 4, on a cru bon de faire faire à cette ligne un léger détour vers le nord, et l'on travaille actuellement à ériger un pont de chemin de fer en acier à voie double destiné à continuer de l'autre côté du canal la ligne de chemin de fer tout le temps de la construction. Ce pont consiste en quatre arches à poutre continue à voie unique, et en quatre arches à longrines à voie unique, chacune des voies devant être rattachée à une ligne indépendante d'arches à voie unique. Ces voies sont constituées de telle sorte que, une fois leur utilité arrivée à terme à leur emplacement actuel, on peut les faire servir ailleurs à titre de ponts de chemin de fer à voie unique. Une fois les écluses doubles numéro 4 terminées, on construira des ponts élevés à bascule destinés à amener le chemin de fer de l'autre côté des écluses et sur l'ancien emplacement.

Les entrepreneurs ont commencé en janvier 1914 le creusage pour l'emplacement de la pile centrale de ce pont, et l'on s'attend à pouvoir s'en servir en septembre.

Comme les entrepreneurs de la section n° 3 doivent, d'après leur contrat, fournir et concasser toute la pierre qui doit entrer dans la confection du béton sur les sections 1, 2 et 3, ils s'occupent à installer un matériel de concassage au nord de la ligne principale du chemin de fer du Grand-Tronc. On s'attend à ce que cette installation parachevée en septembre.

Le mur intérieur bétonné du grand barrage en terre de la tête de l'écluse n° 6, qui a ses assises sur du roc solide immergé à une profondeur variant de cinq à trente pieds plus bas que le niveau de la base du barrage, est actuellement presque terminé, et les travaux de construction du barrage lui-même avancent rapidement. La terre destinée à la construction du barrage est tirée des travaux de creusage exécutés sur la section, et on la transporte au barrage au moyen d'un excavateur à godets à machoires de grande puissance, après quoi on la distribue, on la passe au rouleau et on l'humecte.

La somme considérable de travail que requiert le déplacement du territoire de la division Welland du chemin du Grand-Tronc est actuellement presque terminée et on s'attend à ce que la compagnie inaugure en octobre sa nouvelle ligne. D'ici là les entrepreneurs se trouvent assez embarrassés dans la conduite de leur entreprise vu que la nouvelle ligne est diagonale sur presque toute l'étendue de la section.

Section n° 5.

Les soumissionnaires pour cette section ont été invités à se présenter le 29 octobre 1913, le candidat heureux étant la compagnie *Canadian Dredging, Limited,* de Midland, Ontario.

Cinq pelles à vapeur "Marion" de 60 tonnes sont actuellement en activité sur cette section.

Section n° 4A

Cette section comprend la construction de deux ponceaux en béton armé qui traversent les terrains élevés entre l'ancien canal et le canal actuel, au nord d'Allanburg; ces ponceaux sont appelés à remplacer les fossés découverts actuels qui charrient les eaux du côté est du canal. Elle consiste aussi dans la construction d'un déversoir d'approvisionnement à proximité de l'écluse n° 25 du canal actuel destiné à amener l'eau au sein de l'ancien canal Welland.

Le déversoir d'approvisionnement se trouve situé à l'arrière de la digue entre l'ancien canal Welland et le coursier de décharge, à l'ouest de l'écluse 25 du canal actuel, ce déversoir aussi bien que les ponceaux étant devenus nécessaires du fait que l'ancien canal, entre Allanburg et Port-Robinson, sera fermé et exploité, d'après les besoins des terres basses que l'on trouve entre les deux canaux, en recevant les matériaux retirés des travaux de creusage sur la section n° 5.

Le contrat pour cette section a été accordé à MM. Maguire et Cameron le 17 avril 1914, et les travaux vont bon train.

Chemin de fer de construction.

Le chemin de fer de construction du canal maritime Welland est construit par le ministère entre l'extrémité inférieure de la section n° 3, près de Merritton, et le lac Ontario pour permettre aux entrepreneurs des sections n°s 1, 2 et de transporter les matériaux, retirés des creusages exécutés sur leurs sections, jusqu'au lac où on les dépose pour les faire servir à la construction de fossés ou digues de chaque côté du port projeté.

Ce chemin de fer servira aux entrepreneurs pour transporter jusqu'aux divers chantiers la pierre sortie du concasseur installé à l'extrémité inférieure de la section 3; il est également appelé à transporter le sable, le ciment, l'acier, etc.

Courant, en s'éloignant du rivage, de chaque côté du nouveau havre du lac Ontario, des tréteaux en charpente ont été installés et servent, à l'endroit où ils se terminent, de point de départ au dépôt des matériaux retirés du creusage et destinés à constituer les digues latérales. A mesure que les tréteaux se remplissent, on transporte les voies de transport des matériaux sur les voies latérales et on élargit les digues. On peut dire que chaque digue latérale aura trois ou quatre cents pieds de largeur et un mille et demi de longueur.

Les matériaux retirés du creusage du port sont également déposés sur ces digues.

Le chemin de fer est actuellement à peu près terminé et l'on a commencé la construction des digues au sein du lac, et tout avance.

Il existait des doutes au sujet de l'effet des vagues sur les parties non protégées des digues actuellement en construction, mais l'expérience a fait voir jusqu'à aujourd'hui que cet effet ne revêtira aucun caractère sérieux. A tout hasard, les flancs des digues seront recouvert de pierres retirées des travaux d'excavation.

Vis-à-vis le canal actuel et en aval de l'écluse n° 11, on a installé un pont à bascule en acier à voie double. Les piliers et la structure inférieure bétonnée du pont ont été exécutés par des entrepreneurs de la section 2, tandis que la structure supérieure en acier l'a été par la compagnie *Hamilton Bridge Works, Limited.*

Le régalage du chemin de fer a été exécuté par les entrepreneurs des sections 1, 2 et 3 en vertu de leurs contrats, et le ballast posé par les entrepreneurs de la section n° 2 à même un puits de gravier du prisme du canal.

Le matériel des voies a été acheté par le ministère et la pose des rails s'est faite à la journée.

Le chemin de fer est maintenant doté d'un système de communication que le ministère se réserve le droit de mettre en fonctions.

On s'attend à ce que les trains circuleront à un intervalle de cinq minutes afin de favoriser le trafic au cours de la saison prochaine.

Observations générales.

Le Gouverneur général a visité les travaux du canal le 12 mai. Malheureusement le temps était froid et humide ce jour-là et Son Altesse Royale n'a pas vu les travaux sous un jour favorable.

Le docteur J. McCoombe, à qui on a confié le service médical pour les équipes des sections 1, 2 et 3, a fait ériger et meubler des constructions assez modernes destinées à servir d'hôpital et situées sur un emplacement privé de la route de Queenstown, à l'ouest du prisme du canal. Cet hôpital est appelé à assurer des soins appropriés et les traitements nécessaires aux employés blessés ou atteints par la maladie au cours des travaux du canal.

On a de plus établi des hôpitaux de campagne sur différents points des travaux.

Le chiffre des contrats atteint pour les sections 1, 2 et 3 a montré à l'évidence l'exactitude de mes cauculs qui portaient à $50,000,000 le coût final du canal, et jusqu'ici l'état des travaux donne raison à mes données sur la date probable d'ouverture du canal, à savoir au cours de 1918.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. L. WELLER,
Ingénieur-surintendant.

M. W. A. Bowden,
Ingénieur-chef,
Ministère des chemins de fer et des Canaux,
Ottawa, Ont.

CANAL WELLAND.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,
SAINTE-CATHERINE, 19 juillet 1914.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur l'entretien et l'exploitation du canal Welland et de ses embranchements pour l'exercice expiré le 31 mars 1914.

SAISON DE NAVIGATION.

Le canal a été ouvert à la navigation le 15 avril et fermé le 18 décembre 1913.

ACCIDENTS.

Un léger accident s'est produit le 28 avril. Le vapeur *Ames,* qui descendait, a frappé la porte de gauche de l'écluse n° 5, brisant l'engrenage de suspension et arrachant la porte de sa position. Les dommages furent légers. La navigation fut retardée pendant seize heures parce qu'il fallut vider le bief d'amont pour approcher la grue servant à soulever les portes.

Le 15 juin, le vapeur *Lloyd S. Porter,* qui remontait, a arraché les quatre portes de l'écluse n° 1. Vu la grande quantité d'eau qui s'échappait du vieux canal et du nouveau, on ne put commencer les réparations avant douze heures environ. On plaça quatre portes de rechange et la navigation fut reprise après avoir été interrompue pendant trente-six heures environ. Le vapeur fut légèrement endommagé.

Un accident extraordinaire se produisit le 2 août 1913, alors que le vapeur *Lehigh,* qui descendait, frappa et emporta les portes d'aval de l'écluse n° 23. Elles furent remplacées par des portes de rechange et la navigation reprit son cours après dix-huit heures. Le vaisseau fut endommagé et faisait eau. Il demeura dans le bief entre les écluses 22 et 23, à côté du chenal, jusqu'au 11 août, alors qu'il fut réparé provisoirement et sortit du canal.

Un autre accident moins grave, dû à la rupture d'un capuchon, à l'écluse n° 20, le 30 août 1913, nous obligea à placer une porte de rechange, ce qui retarda la navigation pendant quelques heures.

ÉBOULEMENTS.

Deux éboulements se sont produits au bief supérieur, en février 1913, l'un sur le côté ouest à environ 1½ mille de l'aqueduc Welland, et l'autre sur le côté est du canal, à l'extrémité sud du grand chenal. M. M. J. Hogan a enlevé, avant l'ouverture du canal, au moyen de son matériel de dragage une partie suffisante des matières éboulées pour assurer la navigation en avril 1913. On enleva le reste plus tard en été.

AMÉLIORATIONS.

Un contrat a été passé avec MM. James Battle et N. W. Gowan, pour la fourniture des morceaux d'acier forgé formant partie de l'appareil de sûreté Gowan. Il en a été fourni assez pour équiper cinq écluses additionnelles. La maçonnerie des écluses nos 5, 7, 9, 10, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 et 24 est préparée pour l'installation de l'appareil de sûreté. A l'ouverture de la navigation 1914-15, cet appareil avait été installé sur les portes d'amont des écluses nos 5, 7, 9, 10, 17, 19, 21 et 24.

Pendant l'hiver de 1913-14, alors que le canal était fermé à la navigation, la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc a remplacé, à ses propres frais, le pont tournant à voie simple, au-dessus du nouveau canal, entre les écluses 6 et 7, par un autre du même genre mais plus solide et d'après un plan plus moderne, et a réparé les piliers

de fonds et les culées. On n'a pas touché au pilier central ni au revêtement et la largeur de chenal libre de chaque côté reste la même qu'auparavant.

ÉLÉVATEUR DE PORT-COLBORNE.

L'élévateur de l'Etat a de nouveau accusé une très grande augmentation d'affaires; on y a manipulé 21,441,826 boisseaux de grain, contre 11,602,516 boisseaux au cours de l'année précédente. Ce chiffre dépasse de beaucoup celui de tous les autres élévateurs à grain du Canada situés aux ports d'aval sur les lacs, bien que quelques-uns de ses derniers aient une capacité cinq fois plus grande que celle de l'élévateur de Fort-Colborne. Je crois qu'il n'y a qu'un seul élévateur dans les ports d'aval, sur les lacs à Buffalo, qui ait dépassé l'élévateur de l'Etat par une faible marge.

On a continué dans le cours de l'année les travaux de construction de l'allonge, ce qui augmenta la capacité de l'élévateur de 2,000,000 de boisseaux.

Les recettes de la manipulation du grain ont payé toutes les dépenses d'exploitation et de réparation et ont laissé un surplus de $53,047.06, soit une augmentation de $24,950.98 sur l'année précédente.

RÉPARATIONS—NOUVEAU CANAL.

Des réparations ordinaires ont été faites au nouveau canal au cours de l'année. L'écluse n° 21 a été asséchée en mars 1914, et les fondations de renforcement d'amont, qui avaient été affouillées, ont été réparées au béton. On a aussi fait des réparations en béton à une partie des fondations de renforcement d'aval. Le ponts des piétons, au-dessus des déversoirs des écluses n°s 2, 19 et 21, qui étaient pourris et dangereux ont été remplacés par des ponts en béton armé.

Un pont à deux arches, sur lequel passe la rue Geneva, près de l'écluse n° 6, et qui était dans les mêmes conditions, a été remplacé par un pont en béton armé.

RÉPARATIONS—VIEUX CANAL.

Le vieux canal n'a pas été asséché au printemps de 1913, les fondations des écluses et des déversoirs étant jugées en bonne condition.

Au cours de l'année, on a fait les réparations ordinaires aux déversoirs du vieux canal.

On a construit un pont de grand chemin en béton armé au-dessus d'un creek, à une faible distance en aval de l'écluse n° 5, pour remplacer un vieux pont en bois qui était très pourri et dangereux.

Les ponts de piétons au-dessus des déversoirs des écluses n°s 21, 22, 23, 24 et 25, qui étaient en mauvais état, ont été remplacés par des ponts en béton armé qui donnent entière satisfaction.

Des inondations avaient charrié une grande quantité de sable par le creek Douze-Milles et le vieux canal; ce sable s'était amoncelé à la tête et dans le bief de l'écluse n° 2. Au cours de l'été, on a enlevé ce sable au moyen de pompes et on l'a vendu.

On a construit un pont de grand chemin en béton armé au-dessus des coursiers de l'avenue Clayburn; l'accroissement de la ville dans ce district avait rendu cette construction nécessaire.

CANAL D'ALIMENTATION DU CANAL WELLAND.

On a terminé les réparations des dégâts qu'avait causé l'inondation de la rivière Grande, de bonne heure en mars 1913. On a construit pendant l'été, à la tête ou à l'extrémité ouest de l'île appartenant à l'Etat, un canal de trop-plein en béton armé, afin de faciliter davantage l'écoulement des eaux, au moment de la crue, de la rivière supérieure à Dunnville; ce canal a été très utile lors de la débâcle, au printemps. La crue des eaux, le printemps dernier, (1914) n'a causé pratiquement aucun dommage,

et a été insuffisante, si on la compare à la crue de 1912 et de 1913, alors qu'elle causa des dommages considérables aux travaux de l'Etat et au village de Dunnville.

On a construit un drain de 30 pouces en béton sur la rue du canal est, entre Tamarack et le ponceau, sous le canal d'alimentation, à l'extrémité de la rue Niagara, dans le village de Dunnville, et le vieux fossé s'est rempli.

On a signé un contrat avec M. C. H. Nelson pour la construction d'un conduit voûté en béton armé sous l'embranchement de Dunnville du canal d'alimentation, au creek Broad, près de Stromness, Ontario; ces travaux ont été terminés d'une manière satisfaisante. Ce conduit est ajouté à un vieux conduit en bois, et, le printemps dernier, il a été très utile à l'écoulement rapide des eaux de la contrée avoisinante.

DIVERS.

La moyenne du niveau des eaux des lacs Erié et Ontario a été plus élevée d'environ 9 pouces que pendant l'année précédente; vers la fin de la saison de navigation le niveau a été à peu près le même que celui de l'an dernier.

Les employés dont les noms suivent ont été mis à la retraite:—

M. Chas. H. Collier, le 1er octobre 1913.
M. John Collins, le 1er octobre 1913.

Les employés en retraite dont les noms suivent sont morts pendant l'année:—

M. James Ward, le 7 avril 1913.
M. James Edmonds, le 29 novembre 1913.

Vous trouverez ci-annexés un état des sommes d'argent perçues pour dommages causés au canal par différents navires, ainsi qu'un tableau indiquant les profondeurs d'eau maxima et minima sur les buscs des écluses, à Port-Dalhousie et à Port-Colborne, pour chaque mois de l'année.

Respectueusement soumis,

L. D. HARA,
Ingénieur-surintendant intérimaire.

M. W. A. Bowden,
Ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

RELEVÉ des dommages au canal Welland durant l'exercice expiré le 31 mars 1914 et des sommes payées en raison de ces dommages.

Date du dommage.	Nom du bateau.	Montant du dommage.	Montant payé.	Date du paiement.	Où payé.
1913.		$ c.	$ c.	1913.	
4 mai.....	Steamer Saskatoon.....	23 20	23 20	18 juillet....	Pt. Dalhousie.
5 "	" Mapleton.....	16 70	16 70	3 "	"
19 "	Barge Ceylon.....	17 40	17 40	20 août.....	"
22 "	Str. Keywest.....	15 20	15 20	26 juin.....	"
27 "	" Turret Chief.....	24 99	24 99	26 "	"
28 "	" Natironco.....	24 95	24 95	3 juillet....	"
7 juin	" Saskatoon.....	32 20	32 20	15 oct.....	"
23 "	" Strathcona.....	46 00	46 00	10 sept.....	"
15 "	" Lloyd S. Porter.....	4,808 32	4,808 32	17 juin.....	"
12 juillet....	Barge Dorcas Pendell.....	10 93	10 93	15 oct.....	"
18 "	Allège à grue et rem. Mystic....	61 41	61 41	27 juillet....	"
24 "	Str. Ogdensburgh.....	16 45	16 45	14 oct.....	"
27 "	" Brandon.....	13 44	13 44	14 "	"
"	Allège n° 11, Great Lakes Dredg.Co..	60 35	60 35	15 "	"
2 août.....	Str. Lehigh.....	4,683 31	4,683 31	août.....	"
3 "	" Glenmavis.....	45 30	45 30	10 sept.....	"
14 "	" Iroquois.....	14 65	14 65	15 oct.....	"
19 "	" Calgary.....	55 50	55 50	15 "	"
20 "	" Jessie Spaulding.....	12 30	12 30	5 nov	"
10 sept.....	" Radiant.....	44 10	44 10	4 déc.....	"
14 "	" Turret Crown.....	17 40	17 40	15 oct.....	"
25 "	" Thyra Menier.....	97 70	97 70	nov.....	"
9 oct.....	" Imperoyal.....	12 61	12 61	28 nov.....	"
18 "	" Iocomo.....	13 90	13 90	21-14 fév...	"
3 nov.....	" Masaba.....	20 97	20 97	28-14 mai...	"
1 déc.	" Glenfoyle.....	49 29	49 29	28-14 " ...	"

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau sur le busc d'aval de l'écluse n° 1, nouveau canal Welland, Port-Dalhousie, pour l'exercice clos le 31 mars 1914.

Mois.	Busc d'aval.				Mois.	Busc d'aval.			
	Maximum.		Minimum.			Maximum.		Minimum.	
1913.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	1913.	pds.	pcs.	pds	pcs.
Avril.....	17	9	17	0	Octobre.....	16	7	16	1
Mai.....	18	0	17	8	Novembre.....	16	3	16	0
Juin.....	18	1	17	10	Decembre.....	16	1	15	10
Juillet.....	18	0	17	8	1914.				
Août.....	17	7	17	1	Janvier	16	0	15	7
Septembre.....	17	1	16	7	Février.....	15	9	15	6
					Mars.....	16	0	15	7

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau sur le busc d'amont de l'écluse n° 27, nouveau canal Welland, Port-Colborne, pour l'exercice clos le 31 mars 1914.

Mois.	Busc d'amont.				Mois.	Busc d'amont.			
	Maximum.		Minimum.			Maximum.		Minimum.	
1913.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	1913.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	16	9	15	5	Octobre	17	5	14	1
Mai	16	5	15	10	Novembre	17	4	14	0
Juin	16	5	15	10	Décembre	15	11	13	7
Juillet	16	7	15	4	1914.				
Août	16	0	15	0	Janvier	14	7	11	11
Septembre	15	4	14	4	Février	20	3	12	11
					Mars	13	10	12	7

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,
SAULT-SAINTE-MARIE, ONT., 31 mars 1914.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur l'entretien et l'exploitation du canal du Sault-Sainte-Marie, pour l'exercice expiré le 31 mars 1914.

Le canal a été ouvert à la navigation le 13 avril et fermé le 14 décembre, ce qui fait une saison de 246 jours.

Le trafic à cet endroit, par le canal canadien et celui des Etats-Unis, accuse une forte augmentation sur l'année dernière et les années précédentes. Quantité de fret transportée, 79,718,344 tonnes,—augmentation de 10 pour 100 sur l'an dernier; nombre de passagers, 77,194,—augmentation de 15 pour 100; tonnage enregistré des navires, 57,989,715,—augmentation de 0·4 pour 100.

Le tonnage enregistré canadien, dans les deux canaux, s'est élevé à 4,326,245 tonnes,—augmentation de 632,641 tonnes, soit 17 pour 100.

Le fret transporté sur le canal canadien s'est élevé à 42,703,641 tonnes, soit une augmentation de 8 pour 100; les passagers ont été au nombre de 36,853, soit une diminution de 2 pour 100, et le tonnage enregistré s'est élevé à 25,927,096 tonneaux, soit une augmentation de 0·5 pour 100.

ACCIDENTS.

Il ne s'est produit que deux accidents de vaisseaux au cours de la saison, et ni l'un ni l'autre n'a eu des résultats sérieux.

Le 6 juillet, le vapeur *G. A. Tomlinson,* qui remontait, fut repoussé, après avoir pénétré dans l'écluse, sur les portes principales d'aval, parce qu'on avait ouvert trop tôt les vantelles d'amont. La poupe du navire fut avariée et le bord des deux portes légèrement brisé.

Le 31 octobre, au moment où le vapeur *Yorkton* descendait, le pont du chemin de fer fut fermé trop tôt, frappant la proue à bâbord, et causant des dommages.

Le 6 novembre, la vantelle supérieure du côté nord fut mise hors de service parce que sa tige s'est déplacée, et comme le trafic était peu considérable l'écluse a fonctionné pendant le reste de la saison avec une seule vantelle supérieure. Lorsque l'écluse fut mise à sec à la fin de la saison, on trouva que la clef raccordant la manivelle à l'arbre de couche principal était hors de position.

Au cours de la saison, on a terminé la nouvelle plate-forme en bois sur la jetée d'aval, côté nord.

Plusieurs capitaines de navires se sont plaints qu'ils avaient touché fond en amont de l'écluse, sur le côté nord du canal, pendant qu'ils attendaient leur tour. Après la clôture de la navigation, on enleva de cet endroit, au moyen d'une drague à godets, une quantité considérable de matériaux. On élargira les bourrelets servant à empêcher les vaisseaux de se frotter contre le mur; au cours de l'hiver, on a construit plusieurs nouveaux bourrelets qui serviront à cette fin.

Pendant que l'on se préparait pour l'ouverture de la navigation, outre le nettoyage des conduites voûtées, on a réparé le plancher de l'écluse, les heurtoirs du busc et le mur de séparation entre les ponceaux du centre.

Les travaux ordinaires de peinture et de réparations du printemps se font en attendant l'ouverture de la navigation.

Comme la partie en bois du sommet de la jetée d'aval, côté sud, a besoin d'être renouvelée, on se propose d'enlever le dessus du vieux revêtement jusqu'au dessous du niveau de l'eau et de rebâtir en béton. On a commencé à poser ce béton sur une longueur d'environ 100 pieds et ces travaux seront terminés avant l'ouverture de la navigation.

Dans le but d'améliorer les terrains du canal, on a construit un chemin avec trottoirs en béton, entre la limite de la rue Huron et le barrage mobile. Le reste de ce travail, depuis le barrage mobile jusqu'à l'extrémité ouest des terrains, et depuis la rue Huron vers l'est, n'est pas encore fait.

On a construit une grande remise en bois, de 30 pieds par 125 pieds, à l'extrémité est des terrains pour servir d'abri au bois, etc.

Le poste d'observation à la Pointe-aux-Pins et le service de patrouille ont donné des résultats satisfaisants pendant cette saison. Très peu de vaisseaux sont venus à l'écluse en dehors de leur temps, et la congestion du trafic qui se produisait d'ordinaire deux fois par semaine, a été évitée sans difficulté.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. W. LeB. ROSS,
Ingénieur-surintendant.

M. W. A. Bowden, I.C.,
Ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ontario.

Etat comparatif depuis l'ouverture de l'écluse, 9 septembre 1895.

—	Saison.	Augm. ou diminution comparativement à la saison précédente.	Saison.	Augm. ou diminution comparativement à la saison précédente.	Saison.	Augm. ou diminution comparativement à la saison précédente.
	1895		1896		1897	
Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte	9 sept. 6 déc.	....	7 mai. 10 déc.	....	21 avril. 14 déc.	
Tonnage canadien enregistré	125,240	.....	586,571	461,331	398,343	−188,228
Tonnage américain	623,131	.....	3,810,794	3,187,663	3,406,018	−404,776
Tonnage total	748,371	.....	4,397,365	3,648,994	3,804,361	−593,004
Eclusements	698	.....	3,042	2,344	2,976	−66
Nomb. de v. qui ont p. l'écl.	1,193	.....	5,189	3,996	4,376	−813
Temps pris pour pass. l'écl.	212 h. 27 m.	.....	984 h. 22 m.	771 h. 55 m.	684 h. 11 m.	−300h. 11m
" moyen de l'éclusem.	18·26 m.	.....	18·42 m.	.....	13·79 m.	
	1898		1899		1900	
Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte	11 avril. 9 déc.	....	26 avril. 20 déc.	....	23 avril. 16 dec.	
Tonnage canadien enregistré	403,331	4,988	561,759	158,428	579,528	17,769
Tonnage américain	2,354,606	−1,051,412	2,388,441	33,835	1,616,139	−772,302
Tonnage total	2,757,937	−1,046,424	2,950,200	192,263	2,195,667	−754,533
Eclusements	2,520	−456	2,610	90	2,205	−405
Nomb. de v. qui ont p. l'écl.	3,712	−664	3,820	108	3,163	−657
Temps pris pour pass. l'écl.	609 h. 30 m.	−74 h. 41 m.	643 h. 16 m.	33 h. 46 m.	541 h. 24 m.	−101h. 52m.
" moyen de l'éclusem.	14·51 m.	.....	14·78 m.	.....	14·73 m.	
	1901		1902		1903	
Période pendant lequelle l'écluse a été ouverte	20 avril. 21 déc.	....	1 avril. 20 déc.	....	2 avril. 13 déc.	
Tonnage canadien enregistré	776,331	196,803	1,366,087	589,756	1,616,385	250,298
Tonnage américain	1,672,631	56,492	3,238,069	1,565,438	3,145,020	−93,089
Tonnage total	2,448,962	253,295	4,604,156	2,155,194	4,761,405	157,249
Eclusements	2,906	701	3,418	512	3,242	−176
Nomb. de v. qui ont p. l'écl.	4,243	1,080	5,169	926	4,418	−751
Temps pris pour pass. l'écl.	724 h. 38 m.	183 h. 14 m.	925 h. 57 m.	201 h. 19 m.	883 h. 10 m.	−42h. 47m.
" moyen de l'éclusem.	14·96 m.	.....	16·25 m.	.....	16·34 m.	

ETAT comparatif depuis l'ouverture de l'écluse, 9 septembre 1895—*Suite.*

—	Saison.	Augmentation ou diminution comparativement à la saison précédente.	Saison.	Augmentation ou diminution comparativement à la saison précédente.	Saison.	Augmentation ou diminution comparativement à la saison précédente.
	1904		1905		1906	
Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte	30 avril. 26 déc.	.....	10 avril. 20 déc.	.....	14 avril. 22 déc.	
Tonnage canadien enregistré	1,557,335	−59,050	1,799,336	242,001	1,959,186	159,850
Tonnage américain	2,673,090	−471,930	3,739,224	1,066,134	4,399,990	660,766
Tonnage total	4,230,425	−530,980	5,538,560	1,308,135	6,359,176	820,616
Eclusements	3,012	−230	4,031	1,019	4,152	121
Nomb. de v. qui ont p. l'écl.	4,092	−326	5,853	1,761	5,913	60
Temps pris p. passer l'éclu.	811 h. 28 m.	−71 h. 42 m.	1060 h. 10 m.	249 h. 10 m.	1131 h. 23 m.	70 h. 24 m.
" moyen de l'éclusem.	16·16 m.	.....	15·79 m.	.....	16·35 m.	
	1907		1908		1909	
Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte	22 avril. 15 déc.	.....	21 avril. 15 déc.	.....	21 avril. 16 déc.	
Tonnage canadien enregistré	2,288,349	329,163	2,556,552	268,203	2,912,586	356,034
Tonnage américain	9,961,977	5,561,987	7,038,389	−2,923,588	14,899,562	7,861,173
Tonnage total	12,250,326	5,891,150	9,954,941	−2,655,385	17,812,148	8,217,207
Eclusements	4,596	440	3,667	—929	5,406	1,379
Nomb. de v. qui ont p. l'écl.	6,153	240	5,344	−809	6,420	1,07
Temps pris p. passer l'écl.	1362 h. 8 m.	230 h. 45 m.	1258 h. 35 m.	−103h. 23m.	1853 h. 45 m.	595 h. 10 m.
" moyen de l'éclusem.	17·78 m.	.....	20·59 m.	.....	17·31 h.	
	1910		1911		1912	
Période pendant laquelle l'écluse a été ouverte	12 avril. 15 déc.	.....	22 avril. 13 déc.	.....	24 avril. 19 déc.	
Tonnage canadien enregistré	3,122,068	209,482	3,089,863	−32,205	3,273,614	183,751
Tonnage américain	20,227,083	5,327,521	16,242,103	−3,984,980	22,516,040	6,273,937
Tonnage total	23,349,151	5,537,003	19,331,966	−4,017,185	25,789,654	6,457,688
Eclusements	6,110	1,064	5,229	−881	6,200	971
Nomb. de v. qui ont p. l'écl.	8,285	1,865	6,802	−1,483	7,866	1,064
Temps pris p. passer l'éclu.	2327 h. 40 m.	473 h. 55 m.	1704 h. 25 m.	−623 h. 15m	1811 h. 45 m.	107 h. 20 m.
" moyen de l'éclusem.	22·86 m.	.....	19·55 m.	.....	17·53 m.	
	1913					
Période pendant lequelle l'écluse a été ouverte	13 avril. 14 déc.					
Tonnage canadien enregistré	3,746,369	472,755				
Tonnage américain	22,180,727	−335,313				
Tonnage total	25,927,096	137,442				
Eclusements	6,266	66				
Nomb. de v. qui ont p. l'écl.	8,197	331				
Temps pris pour pass. l'écl.	2145 h. 50 m.	334 h. 05 m.				
" moyen de l'éclusem.	20·54 m.					

RELEVÉ du trafic qui s'est fait au Sault-Sainte-Marie par le canal canadien et le canal américain.

Années.	Nombre de bateaux qui ont passé l'écluse.	Tonnage enregistré de ces bateaux.	Tonnage total du fret.	Coût du transport par mille par tonneau.	Valeur approximative du fret transporté.	Pour-cent de fret transporté par des bateaux canadiens.	Nombre de passagers.
				Milels.	$	%	
1855	193	106,296	14,503	.....	.....	.....	8,295
1860	916	403,657	153,721	.....	.....	.....	9,230
1865	997	409,062	181,638	.....	.....	.....	19,777
1870	1,828	690,826	539,883	.....	.....	.....	17,153
1875	2,023	1,259,534	833,465	.....	.....	.....	19,685
1880	3,503	1,734,890	1,321,906	.....	.....	.....	25,766
1885	5,380	3,035,987	3,256,628	.....	.....	.....	36,147
1890	10,557	8,454,435	9,041,213	1·3	102,214,948	3·5	24,856
1891	10,191	8,400,685	8,886,759	1·35	128,178,208	4·0	26,190
1892	12,580	10,647,203	11,214,333	1·31	135,117,267	3·8	25,896
1893	12,008	8,949,754	10,796,572	1·1	145,436,957	4·1	18,869
1894	14,491	13,110,366	13,195,860	·99	143,114,502	3·5	27,236
1895	17,956	16,806,781	15,062,580	1·14	159,575,129	3·75	31,656
1896	18,615	17,249,418	16,239,061	·99	195,146,842	3	37,066
1897	17,171	17,619,923	18,982,755	·83	218,235,927	3	40,213
1898	17,761	18,622,764	21,234,634	·79	233,069,740	2·2	43,426
1899	20,255	21,958,347	25,255,810	1·05	281,364,750	3·1	49,082
1900	19,452	22,315,834	25,643,073	1·18	267,011,959	3	58,555
1901	20,041	24,626,976	28,403,065	·99	289,906,865	4	59,663
1902	26,659	31,955,582	35,961,146	·89	358,306,300	4	59,377
1903	18,596	27,736,444	34,674,437	·92	349,405,014	6	55,175
1904	16,120	24,364,138	31,546,106	·81	334,502,686	6	37,695
1905	21,679	36,617,699	44,270,680	·85	416,965,484	5	54,204
1906	22,155	41,098,324	51,751,080	·84	537,463,454	5	63,033
1907	20,437	44,087,974	58,217,214	·80	569,830,188	5	62,758
1908	15,181	31,091,730	41,390,557	·69	470,141,318	7	53,287
1909	19,204	46,751,717	57,895,149	·78	626,104,173	6	59,948
1910	20,899	49,856,123	62,363,218	·74	654,110,844	6	66,933
1911	18,673	41,653,488	53,477,216	·67	595,019,844	6	79,951
1912	22,778	56,736,807	72,472,676	·67	791,167,591	6	66,877
1913	23,795	57,989,715	79,718,344	·68	865,957,838	6	77,194

TRANSBORDEURS A WAGONS AUX TETES DE LIGNE.

CAP-TOURMENTINE, N.-B.—POINTE-CARLETON, I.-P.-E.

CAP-TOURMENTINE, N.-B., 6 juillet 1914.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel sur la construction des transbordeurs à wagons aux têtes de ligne sur le détroit de Northumberland, à la Pointe-Carleton, I.-P.-E et au Cap-Tourmentine, N.-B.

Tête de ligne du Cap-Tourmentine:—

Un contrat a été signé le 20 avril 1913, avec M. A. T. Mackie, pour la construction d'un appontement en bois allant jusqu'au débarcadère des transbordeurs à wagons, s'avançant du côté de la mer sur une distance de 727 pieds au delà de la jetée actuelle et de 235 pieds du côté du port; cet appontement servira au mouillage du transbordeur au débarcadère; pour la construction d'une digue en cailloux d'une longueur de 700 pieds pour servir de brise-lames, ce qui renferme et protège un bassin où le transbordeur pourra tourner; et, pour le creusement de ce bassin et du chenal d'approche allant du bassin à l'eau profonde, à une profondeur de 20 pieds à marée basse.

Les principaux travaux terminés sont l'enlèvement de 1,600 verges cubes de matériaux dans le bassin; la construction de 500 pieds de revêtement à l'intérieur du brise-lames actuel pour fournir l'espace nécessaire à la jetée conduisant au débarcadère, et la livraison d'une immense quantité de matériaux nécessaires à la construction

La carrière de l'entrepreneur, d'où vient la pierre nécessaire à la construction du brise-lames et des autres parties de l'entreprise, est située à Sackville, à 38 milles des travaux et y est reliée par le chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard.

Tête de ligne de Pointe-Carleton:—

Un contrat a été signé le 2 septembre 1913 avec Roger Miller et Fils pour la construction d'une digue d'approche en cailloux, s'avançant à 1,600 pieds du rivage, suivie d'une jetée de 637 pieds de longueur du côté de la mer et de 220 pieds du côté du port ce qui fournit un endroit de mouillage protégé, pour le transbordeur, au débarcadère; la construction d'un brise-lames en pierre d'une longueur de 700 pieds, ce qui renferme et protège un bassin où le transbordeur pourra tourner; et, pour le creusement de ce bassin et du chenal d'approche allant du bassin à l'eau profonde, à une profondeur de 20 pieds à marée basse.

Le premier travail a été de trouver une carrière capable de fournir l'immense quantité de pierre qui forme le principal item de ce contrat. On a choisi la carrière de la rivière Scoudac, située à 3½ milles de la Pointe-du-Chêne et on a commencé immédiatement à enlever la terre, à installer le matériel nécessaire et à construire la voie se raccordant avec l'Intercolonial et dont on s'était servi pour transporter la pierre lors de la construction de la jetée de la Pointe-du-Chêne, où l'on a installé le matériel de déchargement qui servira à transborder la pierre des wagons dans les allèges et les barges servant au transport jusqu'au lieu des travaux, à la Pointe-Carleton. La distance de hâlage, depuis la Pointe-du-Chêne jusqu'à la Pointe-Carleton, est de 40 milles; l'entrepreneur s'est pourvu d'un nombre suffisant de bateaux pour assurer la livraison de la pierre.

Chemin de fer d'embranchement Carleton:—

La construction de l'embranchement du chemin de fer reliant l'embranchement du Cap-Traverse au chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, a été commencée le 1er décembre 1913. On a nettoyé l'emplacement de la voie et enlevé 4,840 verges cubes de matériaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. B. FRIPP,

Ingénieur-surintendant.

M. W. A. BOWDEN,

Ingénieur en chef,

Ministère des Chemins de fer et Canaux,

Ottawa, Ont.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE-D'HUDSON.

WINNIPEG, le 24 juin 1914.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel sur les travaux du chemin de fer de la Baie-d'Hudson durant l'exercice financier se terminant le 31 mars 1914.

ABATAGE ET RÉGALAGE.

On a fait l'abattage de l'emplacement de la voie jusqu'à la première traverse de la rivière Nelson, au mille n° 242; le régalage est terminé jusqu'au mille n° 130, et il ne reste que quelques courts muskegs à remplir pour qu'il le soit jusqu'au mille n° 150. Au delà de ce point, on travaille en ce moment au creusement de 50 tranchées (19 de la première entreprise et 31 de la seconde) ces dernières ayant été ouvertes dans le cours de ce mois.

Il y a encore des étendues considérables de muskegs à régaler dans la première entreprise entre le mille n° 150 et le mille n° 185, dont on ne peut commencer le régalage avant le dégel en juin. Le caractère de l'endroit change dans la seconde entreprise et on peut poursuivre les travaux dans le roc pendant l'hiver.

Les entrepreneurs installent en ce moment le matériel nécessaire à l'exécution rapide des travaux jusqu'au mille n° 242, au cours de la saison prochaine, et ils ont de plus établi des caches jusqu'à la rivière Landing, mille n° 280, qui seront toutes pourvues de provisions vers la fin d'avril.

CONSTRUCTION DE LA VOIE.

On a repris la construction de la voie le mois dernier et les rails sont maintenant posés jusqu'au mille n° 102. Deux cent mille traverses sont arrivées à Le-Pas depuis le mois dernier, et ces travaux seront maintenant poussés avec vigueur.

BALLASTAGE.

On a terminé le ballastage de la voie jusqu'au mille n° 56 avec du ballast venant des carrières de Le-Pas, mille n° 22 et mille n° 30; mais ces carrières sont maintenant épuisées et les entrepreneurs sont occupés à faire l'abattage pour la pose d'une voie conduisant au lac du Lecteur, près du mille n° 7, où se trouve un approvisionnement illimité de ballast de première qualité. Il y a un vaste dépôt de gros sable le long de la voie principale au mille n° 110 que l'on utilisera pour le premier relèvement des traverses, et je crois pouvoir aussi me procurer des matériaux aux environs du mille n° 72.

PONTS ET CHEVALETS.

De bonne heure cette année, on a terminé le pont qui traverse la rivière Saskatchewan, à Le-Pas. On a construit des chevalets aux milles n°s 100 et 101, et on travaille actuellement à la construction du pont sur chevalets de la rivière Boisée au mille n° 116.

On a terminé les travaux de mesurage revisés du pont de la première traverse de la rivière Nelson, aux rapides Manitou, et on a obtenu la traverse la plus étroite (300 pieds) en élevant la ligne de ballastage et en augmentant la courbe des approches, et en diminuant en même temps la profondeur des tranchées dans le roc, sur les deux côtés de la rivière.

TRAVAUX DE MESURAGE.

Au cours de l'hiver, on a fait plusieurs revisions à différents points du tracé qui ont amené un raccourcissement dans la courbe et une diminution du cubage des terrassements.

Un parti est occupé en ce moment à reviser le tracé entre les rapides Chaudière et Port-Nelson. J'ai fait examiner aussi la rivière entre ces deux endroits dans le but de trouver une meilleure traverse que celle des rapides Chaudière, mais les rapports reçus ne sont pas favorables et les glaces y sont dangereuses; cependant, j'espère améliorer cettre traverse en tirant profit de deux petites îles qui permettront de réduire la longueur de l'arche d'environ 200 pieds.

DIVERS.

Depuis que j'ai pris charge de ces travaux en novembre dernier, je dois dire qu'ils ont avancé beaucoup pendant les mois d'hiver qui sont très rigoureux dans cette partie du pays.

J'ai apporté quelques changements dans le personnel dans le but d'améliorer l'organisation du travail, et j'ai de plus visité tout le tracé où des travaux doivent se faire au cours de la prochaine saison, et insisté auprès des entrepreneurs sur la nécessité absolue de réunir les hommes après le dégel, vers le 1er juin, de manière à accomplir le maximum de travail pendant la courte saison que nous avons, de juin à octobre.

Votre obéissant serviteur,

J. W. PORTER,
Ingénieur en chef intérimaire.

M. W. A. Bowden,
Ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

Tête de ligne du chemin de fer de la Baie-d'Hudson,
Port-Nelson, 1er mai 1914.

M. W. A. Bowden,
Ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les travaux faits à la tête de ligne du chemin de fer de la Baie-d'Hudson à Port-Nelson pendant l'exercice clos le 31 mars 1914.

Mon prédéceseur, M. H. T. Hazen, qui se trouvait avec un petit parti à Port-Nelson pendant l'automne et l'hiver de 1912-13, partit pour Ottawa au commencement de l'année afin de préparer le travail de la saison prochaine. Il resta alors à Port-Nelson un parti d'ingénieurs et quinze ouvriers; à l'ouverture de la navigation, on réduisit le nombre de ces derniers à neuf hommes.

La débâcle fut extraordinairement hâtive. Le 15 avril, les petits creeks débordèrent leurs lits de glace solide et inondèrent la glace du port. Mai fut relativement plus froid et la débâcle sur le chenal vis-à-vis le creek Racine ne se produisit que le 26 de ce mois; après cette date, l'étendue d'eau libre s'étendit graduellement en amont, chaque marée brisant et emportant de vastes banquises. La glace de bord qui reste sur la terre et couvre la grève sur une largeur de 100 à 200 pieds, était suffisamment fondue pour mettre un yacht à gazoline à l'eau pendant la troisième semaine de juin.

Le travail accompli avant l'arrivée du premier bateau, le 6 août, a consisté à placer une demi-douzaine de bouées-tonnes dans le chenal à l'entrée du port; à construire, avec des billes, un bureau pour l'ingénieur; à nettoyer en partie l'espace compris entre la rue King et la rivière, et entre les creeks du Sauvage et Racine, et construire un quai provisoire pour le débarquement des provisions du premier bateau, ce quai était en voie de construction.

On a choisi Halifax comme port d'expédition de tous les approvisionnements destinés à Port-Nelson, et, de bonne heure en juin, on en a réuni de grandes quantités sur les quais de l'Intercolonial et dans les hangars, à Richmond. Les navires affrétés pour le transport de marchandises à Port-Nelson, furent les bateaux pêcheurs de phoques *Bonaventure* et *Bellaventure* et les navires aventuriers *Alcazar, Alette, Ceadense* et *Sindbad.* Le ministère s'est servi aussi, avec le département du Service Naval, du vapeur *Beothic,* un brise-lame pêcheur de phoques. Le ministère a acheté, pour servir à Port-Nelson, la goélette à moteur *Neophyte* et le remorqueur *Kathleen;* le *Bonaventure* et le *Bellaventure* les ont remorqués jusqu'à Port-Nelson. Ces deux navires, avec le *Neophyte* et le *Kathleen* à leur remorque, quittèrent Sydney, où ils l'approvisionnèrent de charbon, le 8 juillet et voyagèrent ensemble jusqu'au 22, alors que le *Bonaventure,* ne pouvant avancer d'avantage à cause de la glace et du vaisseau qu'il avait à sa remorque, passa le *Neophyte* au *Bellaventure* et ainsi allégé poursuivit sa route vers Port-Nelson, où il arriva le 6 août, après avoir été retardé plusieurs fois par la glace. Le *Bellaventure,* après quelques jours de délai, put éviter la glace en prenant une route détournée vers le nord et arriva sain et sauf à Port-Nelson, le 11 août, avec le *Neophyte* et le *Kathleen.* L'*Acazar* arriva à Port-Nelson le 18 août; on pouvait voir sur les plaques de sa proue les effets des glaces qu'il avait rencontrées. Le tableau suivant indique le temps qu'ont pris les divers navires pour se rendre de Sydney ou d'Halifax à Port-Nelson:—

Navire.	Date du départ d'Halifax ou de Sydney.	Date d'arrivée à Port Nelson	Etat des glaces.
Bonaventure, 1er voyage..	8 juillet	6 août	Retenu par les glaces jusqu'au 4 août.
Bellaventure, 1er voyage..	8 juillet	11 août	Retenu par les glaces jusqu'au 8 août.
Alcazar.....	.....	18 août	Retenu par les glaces dans la baie d'Hudson.
Sindbad.....	19 août	5 sept.	N'a renc. des glaces que dans le dét. d'Hudson.
Beothic.....	30 août	8 sept.	N'a rencontré pratiquement aucune glace.
Cearense.....	31 août	13 sept.	N'a pas rencontré de glace.
Alette.....	27 août	14 sept.	N'a pas rencontré de glace.
Bellaventure, 2e voyage...	7 sept.	28 sept.	A toué une drague à Port-Nelson.
Bonaventure, 2e voyage...	17 août	29 sept.	N'a pas rencontré de glace.

L'*Alcazar,* qui a quitté Port-Nelson le 20 septembre, n'a, je crois, rencontré aucune glace, de même que le *Beothic* qui est parti le 29 septembre; mais le *Sindbad,* qui a démarré le 30 septembre, a rencontré des glaces au large de l'île Mansfield, et, étant de frêle construction et manquant de charbon, son capitaine a cru sage de retourner à Port-Nelson où il arriva le 8 octobre. Le 13, il repartit à la suite du *Bellaventure* et du *Bonaventure,* et traversa sain et sauf le peu de glace rencontrée dans le voisinage de l'île Mansfield.

L'*Alette* quitta Port-Nelson le 7. Il rencontra des glaces aux environs de l'île Mansfield, et ayant percé les plaques de son pic d'avant, il revint à Port-Nelson. Il rentra au port comme on venait de terminer la mise en quartier d'hiver de toutes les embarcations, et, sans mettre à l'ancre et sans arrêter, l'équipage échoua le navire sur le côté nord du chenal, à quatre milles et demi du creek Racine. Le vapeur *Acadia,* du service naval, n'était pas au port et entra à la suite de l'*Alette,* il mit à

l'ancre tout près de ce dernier, prit à bord l'équipage ainsi que les chaloupes et partit le 19, traversant heureusement la Baie et les détroits.

Un peu plus tôt, le vapeur *Cearense,* après avoir passé toute une nuit près du navire *Acadia,* du service naval, en dehors du port, tenta d'y entrer de bonne heure le lendemain, 13 septembre, mais sans cause connue, il quitta sa route et alla s'échouer sur le côté sud du chenal, à quatorze milles et demi du creek Racine. L'équipage abandonna le navire et retourna en Nouvelle-Ecosse sur le vapeur *Beothic.*

Pendant la période s'étendant du 6 août au 13 octobre, que l'on pourrait plutôt réduire à la période allant du 11 août, jour de l'arrivée du *Neophyte,* au 11 octobre, date de l'enlèvement des feux, toutes les énergies furent employées à débarquer les marchandises et à se préparer pour l'hiver. Auparavant on a dû élever des tentes pour les ouvriers et pour la cuisine, terminer le quai, placer des grues, drainer des marécages, poser des rails, creuser des fondations, construire des hangars à marchandises, débarquer le matériel roulant, mettre les provisions à l'abri du feu, de la pluie, de la gelée et des voleurs; tous ces travaux dépendaient l'un de l'autre et chacun d'eux était retardé parce que l'autre n'était pas terminé. Ces occupations et bien d'autres qu'il n'est pas nécessaire de mentionner nous empêchèrent de débarquer toutes les cargaisons dont on avait besoin, et ceci eut pour résultat qu'une grande quantité de bois équarri fut retourné à Halifax et une partie fut détruite par le feu qui ravagea l'avant du vapeur *Alette,* quatorze jours après son échouement; la cause de cet incendie est inconnue. Le feu fit rage pendant une semaine environ, après quoi l'état des glaces nous permit d'atteindre le navire du rivage et de le submerger en dynamitant ses côtés, sauvant par là la moitié de la cargaison.

La drague *Port Nelson* fut remorquée avec succès de Toronto à Port-Nelson et échouée sur la grève au creek Racine. Elle a subi une légère avarie à cet endroit, laquelle, croit-on, ne nuira en rien à son utilité.

Les bateaux à essence, *Neophyte* et *Kathleen,* et d'autres petites embarcations, furent retirés de la rivière vers le 16 octobre, ce qui n'était pas trop tôt, vu que la glace à la dérive devint si épaisse, dans l'espace de quelques jours, que ces embarcations auraient été entraînées si elles avaient été à l'eau.

Sur la rive, on éleva les bâtiments aussi vite que possible afin de loger les ouvriers et de mettre les provisions à l'abri. A la mi-septembre, nous avions terminé un magasin, un garde-manger pour la viande et un logis servant de dortoir; à la fin d'octobre nous avions trois logis servant de dortoirs, un camp à dîner, un magasin de détails avec bureaux, deux magasins, un garde-manger pour la viande et un pour légumes. L'hôpital a été terminé le 22 décembre, et, à cette époque, on se servait d'une voie étroite sur une distance d'environ deux milles.

On a commencé l'établissement de la station Marconi aussitôt que la flottille d'embarcations fut mise en quartiers d'hiver et que les provisions furent mises en sûreté dans les magasins, caveau à légumes, etc. Comme il fallait creuser toutes les fondations dans l'argile gelée, et poser le béton en novembre et décembre, alors que le thermomètre enregistrait vingt degrés au-dessous de zéro pendant plusieurs jours, et élever le mât en acier d'une hauteur de deux cent cinquante pieds, par un temps d'hiver aussi froid et venteux, ce n'est que le 20 février qu'il nous fût possible de nous servir de l'appareil.

On commença en novembre la construction du remorqueur avec roue à pales à l'arrière et la coque fut terminée vers le dernier jour de février. On commença la construction d'une allège avec pont en bois le 13 mars, sous une grande tente; ce travail avance rapidement.

Dans la dernière partie de février, on envoya une équipe de cinquante hommes sur la rivière Nelson, vis-à-vis de Flamborough-Head, y chercher le bois nécessaire à des constructions provisoires. Comme il n'y a pas de chevaux ici et comme les chiens sont occupés au transport des provisions, il nous faut transporter les pièces de bois sur de petits traîneaux que les hommes traînent eux-mêmes. Ce travail avance

rapidement et, avant la fin de la saison, on aura transporté plus de dix mille morceaux.

De bonne heure en hiver, on s'aperçut que le charbon allait manquer, et afin d'en avoir suffisamment pour alimenter le petit moteur et le remorqueur *Kathleen* pour les travaux du printemps, on décida de brûler du bois, et on perdit ainsi beaucoup de temps et d'argent à aller chercher du bois de chauffage sur les creeks et les collines légèrement boisés voisins des campements.

En janvier, le ministère commença la construction d'un chemin provisoire jusqu'à Port-Nelson pour le transport de ce qui est nécessaire aux travaux de l'été de 1914. On n'a pu transporter les matériaux jusqu'à Port-Nelson, mais les hommes eux-mêmes les ont traînés à l'aide des attelages de chiens; les cent cinquante hommes ont fait le voyage avec facilité et sans autres accidents que quelques cas de cécité passagère causée par la neige. Tous ces hommes arrivèrent à Port-Nelson quelques jours avant la fin de l'exercice, et leur présence permit de poursuivre les travaux avec plus de rapidité qu'on ne l'aurait pu autrement pendant l'été prochain.

De bonne heure en novembre on organisa un parti d'explorateurs que l'on envoya sur la rivière Nelson, dans le but de s'assurer de sa navigabilité sur les premiers soixante milles de son cours. Il fut impossible, vu l'état des glaces, de faire une étude complète, mais on a obtenu des renseignements précieux.

On fait de nouveaux sondages dans le port, mais on ne peut facilement obtenir des résultats précis vu l'épaisse couche de glace et l'action incertaine de l'eau sous la glace rugueuse reposant sur la terre. La rivière Nelson et le port restèrent libres jusqu'aux environs du premier janvier, alors qu'il fut possible de traverser sur la glace en aval des îles aux Phoques. Le chenal se ferma graduellement, et, vers la mi-janvier, la glace couvrait tout le chenal vis-à-vis le creek Racine. L'eau libre recula graduellement jusqu'à la fin de mars alors que la glace s'étendait probablement jusqu'à environ dix-huit milles du creek Racine. D'après des renseignements fournis par M. Hall, de la compagnie de la Baie-d'Hudson, la glace est solide et couvre une distance de cinquante milles sur la Baie-d'Hudson au large de la côte de Tatnam et est excessivement rugueuse; des amoncellements s'élèvent à cinquante pieds au-dessus de ce qu'on peut appeler le niveau de l'eau. L'état de la glace dans le port varie beaucoup d'une année à l'autre. Novembre et décembre sont les mois où l'état des glaces sera nuisible aux constructions, vu que pendant toute cette période, des nappes de glace solide, de deux ou trois pouces d'épaisseur, vont et viennent en procession continuelle, avec un maximum de vitesse d'environ un nœud et trois quarts. Au moment du flux, ces nappes de glace frappent les rives qui se rétrécissent et font entendre un craquement continuel à mesure que les glaces s'amoncellent, se brisent et s'émiettent. Lorsque, cette année, le port devint finalement solide d'une rive à l'autre, il était couvert d'une étendue de glaces rugueuses et amoncelées, reposant en partie sur la terre, sur les bords, et s'étendant depuis la rive nord jusqu'à mi-chemin sur le chenal profond, et depuis la rive sud jusqu'aux environs du chenal profond. Entre ces limites, depuis le creek du Cerf jusqu'à neuf millles en aval du creek Racine, la glace en 1914, aussi bien qu'en 1913, était relativement unie et a augmenté en épaisseur jusqu'à ce qu'elle atteignit environ cinq pieds. Au delà de cette zone unie, vers la baie, la glace est presque invariablelment rugueuse et est formée d'immenses nappes de quatre pieds d'épaisseur relevées et amoncelées de toutes manières. Le *Cearense* se trouve au milieu de ces glaces. Ces dernières s'élèvent de tous côtés au-dessus de ses ponts et se sont amoncelées sur son pont d'avant. A cause de la glace, la marée a varié, pendant le mois de mars de cette année, de deux à quatre pieds, tandis qu'en été elle varie d'un minimum de huit pieds à un maximum de dix-sept pieds.

La santé du personnel du Port-Nelson a été excellente pendant l'année dernière, et le climat, bien que froid, est salubre.

Le tableau suivant indique la moyenne de la température pour chaque mois, d'après les observations faites matin et soir; 1913: janvier—42.0, février—24.6, mars—

15.1, avril 22.5, mai 29.3, juin 43.9, juillet 53.0, août 51.7, septembre 37.6, octobre 21.2, novembre 8.3, décembre—5.7; 1914, janvier—23.9, février—28.5, mars—7.7.

Le vent souffle une très grande partie du temps; il vient généralement du nord-ouest. La vitesse maximum, pour une heure, enregistrée par l'anémomètre, lequel fonctionne depuis les quatre derniers mois, est de quarante milles à l'heure. Les variations barométriques ne sont pas grandes; comme indicateur du temps, le baromètre n'est pas, ici, aussi sensible que dans quelques autres parties du Canada.

A Port-Nelson et dans la région avoisinante le terrain est formé de marécages couverts çà et là de mélèzes rabougris, et de parties un peu plus élevées formées de glaise où poussent quelques épinettes rabougries.

Une couche épaisse de mousse couvre toute la surface du sol; dans les marécages, cette mousse cache une glaise molle d'une profondeur de quatre à six pieds, recouvrant une couche d'argile dure d'une grande profondeur. Dans les parties couvertes d'épinettes, le sol s'il n'est pas travaillé, reste gelé sous la mousse pendant tout l'été. Pendant la dernière saison, on a examiné avec soin toute la région, à la recherche de matériaux de construction; on a trouvé des matériaux d'une grande valeur pour les travaux du port, mais à une distance plus considérable de Port-Nelson qu'on ne l'aurait désiré.

Le nombre d'hommes occupés aux travaux a varié de temps à autre. Pendant l'hiver nous avions environ cent quatre-vingts hommes sur la liste de paiement; ce chiffre comprend tous les membres du personnel. Il y avait, en outre, sept hommes attachés à la station de télégraphie sans fil, trois blanches, femmes d'employés, trois hommes de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, et un établissement sauvage comprenant onze hommes environ avec leurs femmes et enfants.

M. L. E. Silcox, du personnel des ingénieurs du chemin de fer de la Baie-d'Hudson, et un parti d'explorateurs ont passé à peu près trois mois dans le voisinage et ont pris Port-Nelson comme base d'approvisionnement.

Afin de ne pas trop retarder le paiement des hommes et les malles, un attelage de chiens a fait, chaque mois, le service de transport entre Le-Pas et Port-Nelson. Avec l'appareil de télégraphie sans fil qui opère avec succès depuis le 20 février, on ne ressent guère la nécessité du service postal.

En terminant ce rapport, je désire faire remarquer que l'isolation particulière de l'entreprise et le climat du pays ont forcé l'organisation à s'occcuper de fonctions et de devoirs qui ne sont pas nécessaires dans des endroits plus faciles d'accès, et ont fait perdre bien des efforts humains ou les ont détournés du travail réel de construction.

Respectueusement soumis,

D. W. McLACHLAN,

Ingénieur préposé à la direction des travaux.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

EMBRANCHEMENT DE DARTMOUTH,
DARTMOUTH, N.-E., 22 avril 1914.

M. W. A. BOWDEN,
Ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport des travaux faits dans la construction de l'embranchement de Dartmouth à Deans du chemin de fer Intercolonial du Canada, pendant l'exercice financier se terminant le 31 mars 1914.

Le contrat accordé à MM. M. P. et J. T. Davis expirait le 31 mars 1914. Les travaux que comprenait l'entreprise, n'étaient pas terminés à cette date, et on a accordé un délai jusqu'au 31 décembre 1914. Les entrepreneurs ont éprouvé beaucoup de difficulté à se procurer la main-d'œuvre. La méthode de régalage généralement employée à l'est de Cole-Harbour, est de creuser les tranchées à main d'hommes, et dans les endroits où les matériaux enlevés ne suffisent pas à compléter les remblais, de les combler par des emprunts latéraux de terre à l'aide de pelles à vapeur et de trains de service. Le régalage dépend ainsi de la rapidité avec laquelle on pose les rails et de l'avancement des pelles à vapeur s'éloignant de Dartmouth. Entre Cole-Harbour (mille 10), et Seaforth (mille 18), quelques tranchées comparativement considérables n'ont pas été terminées d'avance, et ont été finalement creusées à l'aide de pelles à vapeur; le régalage de cette section n'était pas suffisamment avancé pour permettre la pose des rails avant février 1914, ce qui a par conséquent retardé l'achèvement des remblais non terminés à l'est de Seaforth.

On a employé deux pelles à vapeur avec locomotives légères et wagons jusqu'en octobre 1913, et une pelle à vapeur et accessoires, pendant l'hiver.

D'avril à octobre 1913, des équipes comprenant 42 conducteurs de travaux, 28 mécaniciens et 417 manœuvres ont été employées aux travaux qui doivent précéder ceux des pelles à vapeur; en novembre et en décembre 1913, ces équipes comprenant 27 conducteurs de travaux, 23 mécaniciens et 229 manœuvres; et de janvier à mars 1914, 19 conducteurs de travaux, 9 mécaniciens et 150 manœuvres.

De Dartmouth à Musquodoboit-Harbour (du mille 0 au mille 33) le régalage est très avancé; il reste quelques petites lacunes à remplir dans le remblai, à régaler les abords des ouvertures laissées pour des ponts ou des ponceaux qui ne sont pas encore construits, et à mettre la dernière main aux tranchées, à creuser des rigoles, etc. De Musquodoboit-Harbour à un point près de la rivière Petite (du mille 43 au mille 48) les tranchées sont terminées sauf l'arrangement final, etc., comme ci-dessus; mais surtout entre Musquodoboit-Harbour et Crawford-Falls (du mille 33 au mille 40), il reste encore des parties considérables de remblai à terminer. Depuis la rivière Petite jusqu'à la tête de la ligne, il y a des tranchées non terminées où il faudra enlever environ 30,000 verges cubes de matériaux. Ceci ne suffira pas à l'achèvement du remblai, et il faudra recourir à un emprunt latéral de terre ou en transporter par wagons.

Les travaux en béton pour les culées des ponts et des ponceaux abandonnés en novembre 1912 n'ont été repris qu'en juillet 1913, de sorte qu'on n'a pas profité d'une partie de la saison la plus favorable pour ce genre d'ouvrage et par conséquent l'avancement de ces travaux n'a pas été aussi considérable qu'on l'avait prévu.

On a construit des chevalets à Cole-Harbour, Lawrencetown, au lac Porter et à Chezzetcook. Afin de protéger ces chevalets contre les vers et d'assurer leur durabilité on les a construits en bois créosoté avec longerons et tablier en pin dur du Sud.

La clôture en fil de fer avec poteaux en cèdre a été construite depuis Dartmouth jusqu'à l'ouest de Cole-Harbour, et depuis le côté est de Cole-Harbour jusqu'à Lawrencetown.

La plus grande partie des traverses nécessaires pour la voie principale et pour les voies d'évitement ont été achetées et livrées sur l'emplacement de la voie et le reste est prêt à être charroyé.

Les rails ont été posés depuis la tête de la ligne, à Dartmouth, à mesure que le régalage était terminé; à la clôture de l'exercice, on avait atteint la tête de Chezzetcook (26e mille et demi).

Quant au ballastage, on a trouvé de faibles dépôts de gravier à Cole-Harbour et au lac Porter, et on l'a distribué sur la voie dans quelques-unes des tranchées les plus humides; mais les travaux réguliers de ballastage n'ont pas commencé pendant l'exercice. On a examiné la région dans le voisinage de la voie pour y découvrir des matériaux convenables; on a trouvé des dépôts de gravier en quantité suffisante à Musquodoboit-Harbour (33e mille) et à Middle-Musquodoboit (54e mille). Le gravier de Musquodoboit-Harbour est de bonne qualité et probablement en quantité suffisante pour répondre aux besoins depuis cet endroit et Dartmouth, vu qu'on ne peut trouver de dépôts assez considérables plus près de Dartmouth. Des sondages faits aux carrières de Middle-Musquodoboit indiquent qu'il y a une grande quantité de bon ballast; ces carrières fourniront la quantité nécessaire pour la section de la vallée de Musquodoboit.

Le total des dépenses à la fin de l'exercice s'élève à $1,236,519.16, soit 64½ pour 100 du coût total approximatif, et les percentages des divers item, en comparaison de l'estimation du travail au complelt sont:—

Tracé	100	pour 100.
Travaux des ingénieurs	79	"
Emplacement de la voie et frais de justice	26	"
Régalage	93	"
Ponts, chevalets et ponceaux	40	"
Traverses	95	"
Rails et coussinets	36	"
Ballastage	02½	"
Pose des rails	33	"
Clôturage de l'emplacement de la voie	20	"

Le coût des travaux des ingénieurs, du régalage et des rails et coussinets, dépassera probablement, les travaux terminés, les montants prévus, parce qu'il faudra un temps plus considérable pour terminer les travaux, parce qu'il semble y avoir plus de roche détachée et de roc solide qu'on ne l'avait cru dans les tranchées de la partie supérieure de la vallée de Musquodoboit, et parce qu'on a remplacé les rails de 60 livres par des rails de 80 livres sur une partie de la ligne et à cause de l'augmentation du prix des rails qui est de $28 par tonne au lieu de $27.

Les travaux qui restent à faire et qui demanderont le plus de temps sont le remblayage par wagons et le ballastage, pour lesquels on a obtenu un matériel additionnel, et nous en attendons encore davantage, ce qui permettra de poursuivre les travaux avec vigueur.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. A. HENDRY,

Ingénieur préposé à la direction des travaux.

PARTIE VII

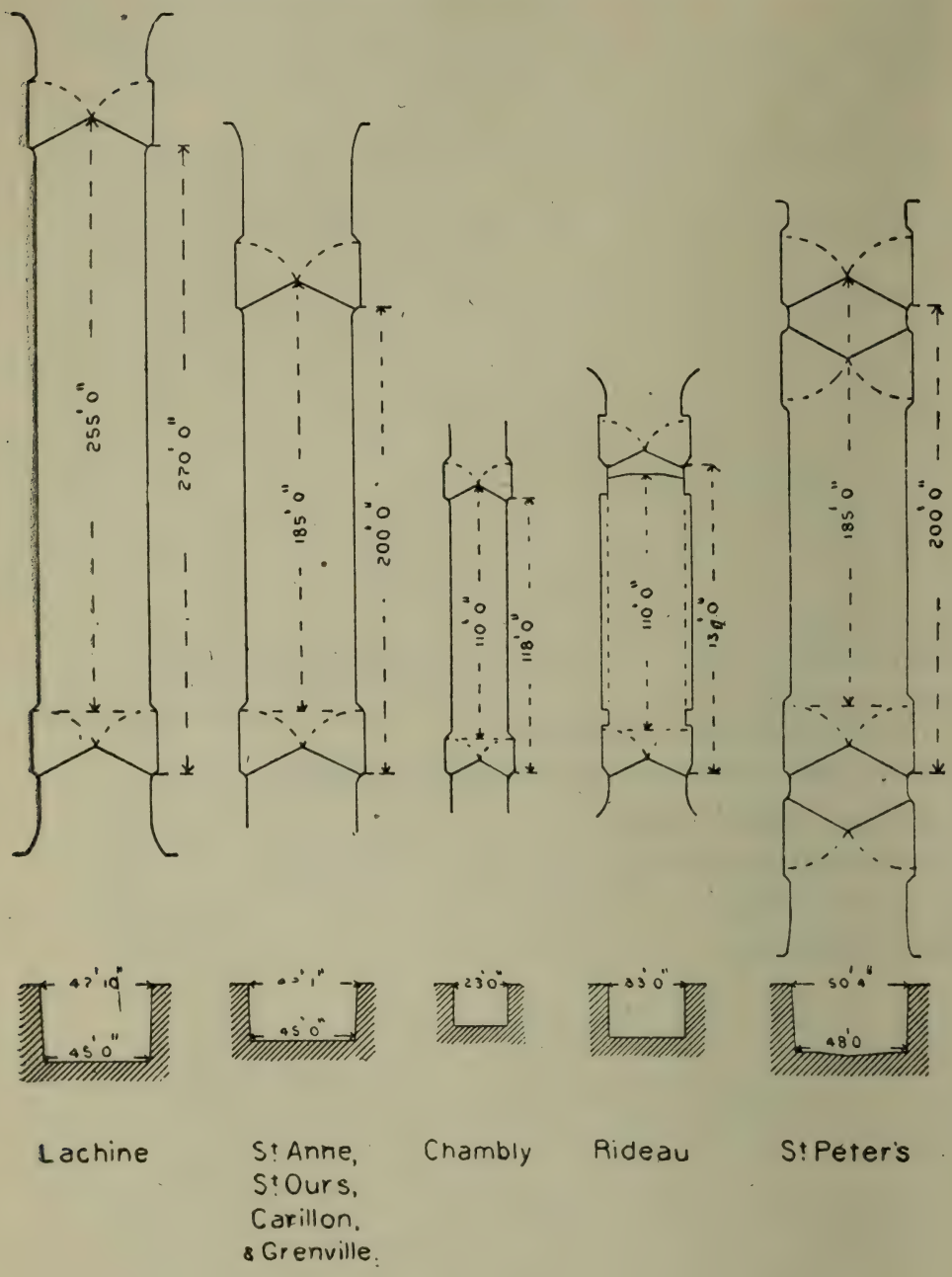
CANAUX

Diagramme des dimensions de la plus petite écluse sur chaque canal, etc.

Dimensions et autres particularités des différents canaux et description de la navigation dans les eaux intermédiaires:—

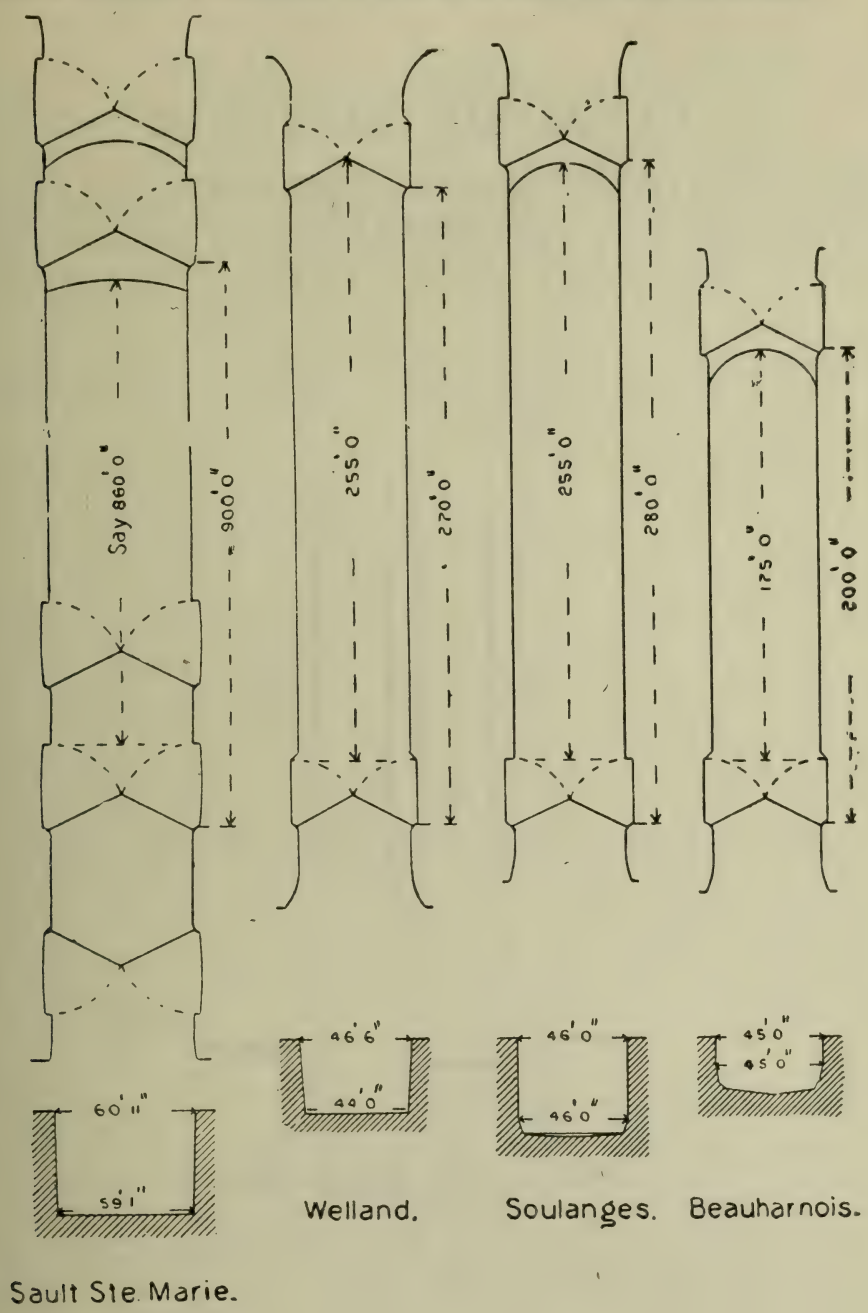
1. De Montréal à Port-Arthur ou Fort-William, lac Supérieur.
2. Montréal, Ottawa et Kingston.
3. Rivière Richelieu et du canal Chambly au lac Champlain.
4. Canal de la Trent.
5. Canal Saint-Pierre.

Plans et profils indiquant les dimensions de la plus petite écluse sur chacun



Sur la route directe entre le lac Supérieur et Montréal, il n'y a pas

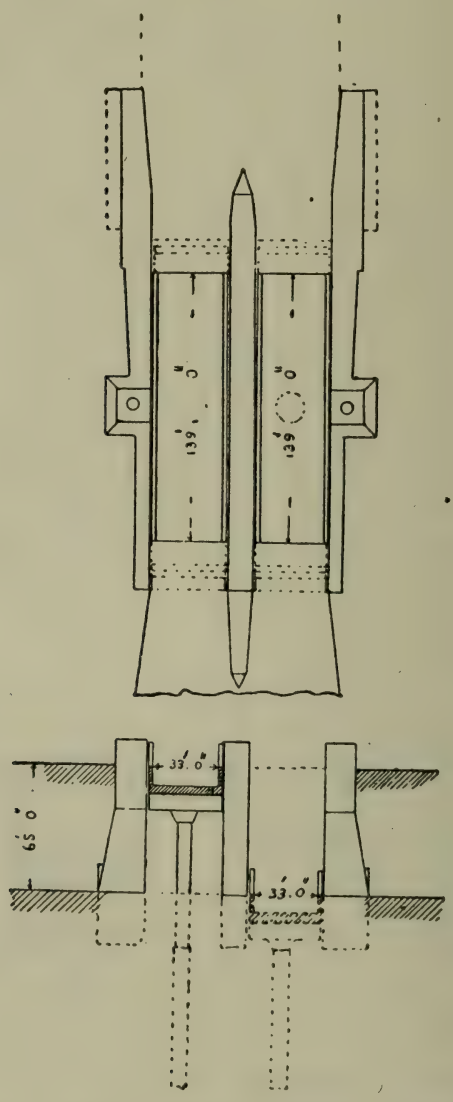
des canaux canadiens, à l'exception du canal de la Trent, qui n'est pas terminé.



d'écluses de moindre dimension que celle des écluses du canal Welland.

CANAL DE LA TRENT

ÉCLUSE HYDRAULIQUE À PETERBOROUH 65 PIEDS DE HAUTEUR



CANAUX

Les tableaux suivants donnent, d'une manière concise, les principaux traits des travaux de canalisation faits par l'Etat et de navigation dans les eaux intermédiaires.

Les canaux canadiens sous contrôle de l'Etat et qui se rattachent aux lacs et rivières navigables, sont les suivants:—

Premièrement.—Ligne directe de Montréal à Port-Arthur ou Fort-William sur la rive occidentale du lac Supérieur—(tirant d'eau minimum de 14 pieds).

	Milles.
1. Canal Lachine	8½
Lac Saint-Louis et fleuve Saint-Laurent	16
2. Canal Soulanges	14
Lac Saint-François et fleuve Saint-Laurent	31
3. Canal Cornwall	11¼
Fleuve Saint-Laurent	5
4. Canal de Pointe-Farran	1¼
Fleuve Saint-Laurent	9½
5. Canal du Rapide-Plat	3⅔
Fleuve Saint-Laurent	4½
6. Canal des Galops	7⅓
Fleuve Saint-Laurent et lac Ontario	228
7. Canal Welland	26¾
Lac Erié, rivière Détroit, lac Saint-Clair, lac Huron, etc.	574
8. Canal du Sault-Sainte-Marie	1¼
Lac Supérieur jusqu'à Port-Arthur ou jusqu'à Fort-William	272
Total	1,214
A Duluth	1,336
Chicago	1,240

Deuxièmement.—De Montréal à la frontière internationale, près le lac Champlain.

	Milles.
1. Fleuve Saint-Laurent jusqu'à Sorel	46
2. De Sorel, *via* la rivière Richelieu, à l'écluse de Saint-Ours.	14
3. Ecluse de Saint-Ours	⅛
4. Rivière Richelieu, écluse de Saint-Ours jusqu'au canal Chambly	32
5. Canal Chambly	12
6. Canal Chambly jusqu'à la frontière	23
Total	127⅛

Troisièmement.—De Montréal à Ottawa.

	Milles.
1. Canal Lachine	8½
2. Lac Saint-Louis	15
Ecluse de Sainte-Anne à la sortie de la rivière Ottawa	⅛
Lac des Deux-Montagnes et rivière Ottawa	27
3. Canal de Carillon	¾
Rivière Ottawa	6¼
4. Canal de Grenville	5¾
Rivière Ottawa jusqu'à Ottawa	56
Total	119⅜

Quatrièmement.—D'Ottawa à Kingston et à Perth.

	Milles.
1. Canal Rideau	126¼
Branche de Perth—du lac Rideau à Perth	7
Total	133¼

Cinquièmement.—Du lac Ontario, à Trenton, au lac Huron.

1. Canal de la Trent (pas achevé).

Sixièmement.—De l'océan aux lacs Bras-d'Or, Cap-Breton.

	Milles.
1. Canal de Saint-Pierre	½

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec le réseau de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, ainsi que les canaux qui les relient, forment un service de navigation qui s'étend du Détroit de Belle-Isle à Port-Arthur ou Fort-William sur la côte occidentale du lac Supérieur, soit une distance de 2,217 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,339 milles. La distance jusqu'à Chicago est de 2,243. Du Détroit de Belle-Isle à l'embouchure du Saint-Laurent, à Montréal, la distance est de 1,003 milles. De Québec à Montréal, la distance est de 160 milles.

Le ministère de la Marine et des Pêcheries a maintenant le contrôle du chenal des navires et des améliorations qui doivent s'y faire; ses rapports annuels renferment de complets renseignements sur ces sujets. L'on a pratiquement terminé un chenal de 30 pieds de profondeur, de Montréal à la Pointe-au-Père—sa largeur est de 450 pieds quand il suit la ligne droite et de 600 à 750 pieds dans les courbes entre Montréal et Québec, et de 1,000 pieds partout en aval de Québec. En 1909, on a commencé le creusage d'un chenal de 35 pieds.

Grâce à ces travaux, Montréal a été mis à la tête de la navigation océanique, et c'est là que commence le réseau des canaux du Saint-Laurent, qui font éviter les divers rapides obstruant le chenal en amont et qui donnent accès, par les canaux du Saint-Laurent, le canal Welland, les grands lacs et le canal du Sault-Sainte-Marie, à la tête du lac Supérieur.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent, près de Trois-Rivières, où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens construits entre Montréal et le lac Supérieur sont ceux de Lachine, de Soulanges, de Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops,

de Murray, de Welland et du Sault-Sainte-Marie. Leur longueur collective est de 74 milles; la chute totale directement rachetée par les écluses est de 553¼ pieds, et le nombre d'écluses qu'un vaisseau doit passer à partir de Montréal, tête de la navigation océanique, jusqu'à la tête du lac Supérieur, est de 48. Le canal de Soulanges remplace le canal de Beauharnois, ce dernier ne devant plus servir à la navigation. Le canal Murray ne sert qu'aux caboteurs sur le lac Ontario. Il ne fait pas partie de la voie directe.

Il importe de remarquer que l'agrandissement des canaux sur la route principale entre Montréal et le lac Erié comprend des écluses des dimensions minima suivantes: longueur, 270 pieds; largeur, 45 pieds; profondeur d'eau sur les seuils, 14 pieds. La longueur des vaisseaux qui peuvent passer est restreinte à 255 pieds. A la Pointe-Farran, dans le canal du même nom, l'écluse a une longueur de 800 pieds. Une écluse semblable est contruite à Iroquois, dans le canal des Galops, afin de faire passer toute une touée à la fois. L'écluse au Sault-Sainte-Marie a 900 pieds par 60 pieds et 18 pieds 3 pouces sur les buscs au plus bas niveau connu.

L'accès du lac Erié au lac Huron s'obtient en suivant la rivière Détroit, le lac Saint-Clair et la rivière Saint-Clair, qui ont été approfondis jusqu'à un minimum de 21 pieds, par le gouvernement des Etats-Unis principalement.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal canadien du Sault-Sainte-Marie, ainsi que par le canal des chutes de Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie. L'amélioration des canaux américains dans la rivière Sainte-Marie par le lac au Foin à l'est du Sault-Sainte-Marie se continue d'année en année, de sorte que les étendues draguées se chiffrent aujourd'hui par un total de 34 milles de longueur sur une largeur minimum de 300 pieds portée jusqu'à 1,000 pieds aux angles et autres endroits dangereux. La profondeur est de 20 pieds à l'étiage. On a commencé en 1903 à creuser pour donner 21 pieds à l'époque des plus basses eaux.

L'amélioration des canaux canadiens en amont de Montréal jusqu'à la tête du lac Supérieur se trouve sous le contrôle du ministère des Travaux publics. Le dragage du chenal de la rivière Sainte-Marie se poursuit actuellement jusqu'à 21·5 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, la profendeur minimum actuelle étant de 18·75 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Les profondeurs aux autres endroits entre les lacs Erié et Supérieur atteignant un minimum de 21 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Le chenal du Four-à-Chaux (Limekiln), dans la rivière Détroit, a été creusé jusqu'à 21 pieds et le gouvernement américain a ouvert dans la même rivière Détroit le chenal Livingstone, profond de 22 pieds.

Les améliorations qui se poursuivent aux ports de Fort-William et de Port-Arthur donneront une profondeur minimum de 25 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Cette profondeur existe déjà aujourd'hui dans les chenaux conduisant aux principaux quais.

C'est le ministère de la Marine et des Pêcheries qui pourvoit à l'entretien des aides à la navigation sur toutes les rivières et les lacs du Canada.

Les canaux du Sault-Sainte-Marie, de Welland, de Cornwall, de Soulanges et de Lachine sont parfaitement éclairés à l'électricité dans tout leur parcours; les portes d'écluse fonctionnent également à l'électricité. Le canal de la Pointe-Farran est éclairé au gaz acétylène.

La navigation, que la glace ferme pendant les mois d'hiver, s'ouvre vers la fin d'avril sur les grands lacs et la route du Saint-Laurent. On emploie maintenant des steamers brise-glaces pour prolonger la saison navigable aux têtes de ligne dans le lac Supérieur et la baie Georgienne.

ÉTAT DE LA PROFONDEUR MINIMUM ACTUELLE DES CHENAUX AMÉLIORÉS.

De la Pointe-au-Père à Montréal	30 pieds.
De Montréal à Port-Colborne	14 "
De Port-Colborne à Fort-William	18¾ "

CANAL LACHINE.

Longueur du canal..	8½ milles terrestres.
Nombre d'écluses	5
Dimensions des écluses..	270 pieds par 45.
Ascension totale par les écluses..	45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils, à 2 écluses	18 "
Hauteur de l'eau sur les seuils, à 3 écluses	14 "
Largeur moyenne du canal neuf..	150 "

Les anciennes écluses d'ascension, de 200 pieds par 45 pieds, peuvent encore s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs. Les deux écluses nord d'aval ont été portées à 270 pieds de longueur, et il y a 16¼ pieds sur les seuils.

Le canal se compose d'un chenal avec deux séries d'écluses: les vieilles et celles qui ont été agrandies. Il y a deux entrées à chaque extrémité.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'à la ville de Lachine, ce qui permet d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série de rapides qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ces rapides se trouvent à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

CANAL DE SOULANGES.

Longueur du canal..	14 milles terrestres.
Nombre d'écluses—	
Ecluses d'ascension...	4
Ecluses de prise d'eau...	1
Dimensions des écluses..	280 pieds par 45.
Ascension totale par les écluses	84 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..	15 "
Largeur du canal au fond..	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.. ..	164 "

Le canal s'étend depuis la Pointe-des-Cascades jusqu'à Coteau-Landing, rachetant les rapides des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

La distance de la tête du canal Lachine au pied du canal de Soulanges est de 16 milles.

CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal..	11 milles terrestres.
Nombre d'écluses..	6
Nombre d'écluses de prise d'eau..	1
Dimension des écluses..	270 pieds par 45.
Ascension totale par les écluses..	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..	14 "
Largeur du canal au fond..	90 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	154 "

Les vieilles écluses d'ascension, de 200 par 55 pieds, peuvent aussi s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Depuis la tête du canal de Soulanges jusqu'au pied du canal de Cornwall, il y a un intervalle de 31 pieds sur le lac Saint-François, qu'on a rendu navigable pour les vaisseaux tirant 14 pieds d'eau.

Le canal de Cornwall se continue au delà du Long-Saut, depuis la ville de Cornwall jusqu'à Dickinson's-Landing.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les canaux de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Longueur du canal	1¼ mille.
Nombre d'écluses	1
Nouvelle écluse	800 pieds par 50.
Ancienne écluse	200 pieds par 45.
Ascension totale par les écluses	3½ pieds.
Hauteur de l'eau sur le seuil de la nouvelle écluse	14 "
Hauteur sur le seuil de l'ancienne écluse	9 "
Largeur du canal au fond	90 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	154 "

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran, la distance, par le fleuve Saint-Laurent, est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran et de passer toute la touée à la fois. Les vaisseaux qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Longueur du canal	3⅔ milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	270 pieds par 45.
Ascension totale par les écluses	11½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	152 "

On peut se servir de vieille écluse de 200 pieds par 45 pieds à 9 pieds d'eau sur des buscs.

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 9½ milles. Ce canal a été construit afin de permettre aux vaisseaux d'éviter les rapides en montant. Ceux qui descendent passent les rapides sans danger.

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal	7⅓ milles.
Nombre d'écluses	3
Dimension des écluses—	
Ecluse d'ascension au pied du canal	de 800 x 50 pieds.
Ecluse de prise d'eau à la tête du canal	de 270 x 45 pieds.
Ecluse d'ascension pour passer les navires autour des rapides des Galops seulement	de 303 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	15½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	144 "

De la tête du canal du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

CANAL MURRAY.

Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest	5⅛ milles.
Largeur au fond	80 pieds.
Largeur à la surface de l'eau, eau basse, lac Ontario.	124 "
Profondeur à compter du plus bas niveau connu du lac	11 "
Pas d'écluses.	

Ce canal traverse l'isthme de Murray et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté et le lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

CANAL WELLAND.

Ligne principale de Port-Dalhousie, lac Ontario, à Port-Colborne, lac Erié.

		Ancien canal.	Nouveau canal agrandi.
Longueur du canal		27½ milles.	26¾ milles.
Paires de portes auxiliaires (autrefois 3)			1
Nombre d'écluses	de prise d'eau	1	1
	d'ascension	26	25
Dimensions	1 (bassin à flot) 230 x 45 1 écluse 200 x 45 1 écluse 270 x 45 24 écluses 150 x 26½		270 par 45 pieds.
Ascension totale par les écluses		326¾ pieds.	326¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils		10¼ "	14 "

BRANCHES DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal:—

De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland	2,622 pieds.
Du canal, à Welland, à la rivière, par l'écluse à l'aqueduc	300 "
De la tranchée à Chippewa à la rivière Niagara (navigation d'un tirant d'eau de 6 pieds seulement)	1,020 "
Nombre d'écluses—une à l'aqueduc et une à Port-Robinson	2
Dimension des écluses	150 pieds x 26½.
Ascension totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland, en descendant	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds 10 pouces.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal	21 milles
Nombre d'écluses	2
Dimension des écluses	1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 300 x 28 pieds, amont. 45 pieds, aval.
Ascension totale par les écluses	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	6 " seulement.
Profondeur navigable du chenal	9 "

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal	1¾ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	185 x 45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	7½ pieds
Ascension totale par l'écluse	7 "
Profondeur navigable du chenal	6 " seulement.

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario, à Port-Dalhousie, une pour l'ancien canal et l'autre pour le nouveau.

De Port-Dalhousie à Allanburgh, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes de service; l'ancienne et la nouvelle, agrandie.

D'Allanburg à Port-Colborne, parcours de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 580 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers le lac Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière Sainte-Marie jusqu'au canal du Sault. A partir du Sault jusqu'à Port-Arthur, la distance, par le lac Supérieur, jusqu'à Port-Arthur, est de 274 milles, et jusqu'à Duluth, de 397 milles.

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

Longueur du canal entre les extrémités des jetées d'entrée	1 1/30 mille ou 7,472 pieds.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	900 x 60 pieds au niveau de l'eau; largeur au fond de l'écluse, 59 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils (au plus bas niveau de l'eau)	18 pieds 3 pouces.
Ascension totale, élévation ou descente des eaux (moyenne)	19 "
Largeur du canal au fond	141 " 8 pouces.
Largeur du canal à la surface de l'eau	150 "

Ce canal a été construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunit les lacs Huron et Supérieur, sur le territoire canadien.

MONTREAL, OTTAWA ET KINGSTON

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en passant par le canal Lachine, ainsi que par la région navigable du bas de la rivière Ottawa et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa; et de là par la rivière et le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario, soit une distance totale de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine, voici quels sont les ouvrages exécutés pour éviter les obstacles qui s'offrent à la navigation:—

Canaux de la rivière Ottawa.

L'écluse de Sainte-Anne. Le canal de Carillon. Le canal de Grenville.

CANAL RIDEAU.

La différence du niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 pieds de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires du port de Montréal:—

Sections de navigation.	Distance intermédiaire.	Distance totale de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine	8½	
De Lachine à l'écluse de Sainte-Anne	15	23½
Ecluse de Sainte-Anne et jetées	⅛	13⅝
De l'écluse de Sainte Anne au canal de Carillon	27	50⅝
Canal de Carillon	¾	51⅜
Du Canal de Carillon au Canal de Grenville	6½	57⅞
Canal de Grenville	5¾	63⅜
Du canal de Grenville à l'entrée de la navigation du Rideau	56	119⅜
Navigation du Rideau aboutissant à Kingston	126¼	245⅝
" " branche de Perth, du lac Rideau à Perth	7	195

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

	Nouvelle écluse.	Ancienne écluse.
Longueur du canal	⅛ mille.	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1	1
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.	190 x 45 pieds.
Ascension totale	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "	6 "

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, permet d'éviter les rapides de Sainte-Anne, entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal	¾ mille.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale	16 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	110 "

Ce canal permet d'éviter les rapides de Carillon.

De l'écluse de Sainte-Anne au pied du canal de Carillon, il y a un intervalle navigable de 27 milles, par le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Par la construction du barrage de Carillon, sur la rivière Ottawa, on a élevé l'eau de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal	5¾ milles.
Nombre d'écluses	5
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale	45¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 "

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides du Long-Saut, se trouve à environ 56 milles en aval de la cité d'Ottawa; jusque-là la navigation sur la rivière Ottawa ne rencontre aucun obstacle.

NAVIGATION SUR LE RIDEAU.

Le réseau de la rivière Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable	126¼ milles.
Nombre d'écluse d'Ottawa à Kingston	33 d'ascension. 14 de chute.
Montant total de l'élévation ou de la descente des eaux des écluses . . . . 457½ pieds	292¼ d'ascension. 165¼ de chute. à eau basse.
Dimension des écluses	134 x 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 pieds.
Profondeur navigable sur les différents biefs	5 "
Largeur du canal au fond	54 pieds dans le roc. 60 pieds dans la terre.
Largeur du canal à la surface de l'eau	80 pieds dans la terre.

CANAL DE PERTH.

Longueur du canal	7 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	134 x 33 pieds.
Ascension totale	26 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 " 6 pouces.
Longueur du barrage	200 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	80 " 40 " dans le roc.
Largeur du canal au fond	60 " dans l'argile.

Ce bras du canal Rideau établit une communication entre la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, et la ville de Perth.

Le point culminant de la ligne se trouve dans le haut du lac Rideau, mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des eaux qu'on y a amenées. Ci-suit l'indication des sources d'alimentation :—

A partir du point culminant, la route vers Ottawa passe par la rivière Rideau, et celle qui va vers Kingston, par la rivière Cataraqui. L'eau nécessaire à l'alimentation du canal provient des bassins de réserve dont la description est détaillée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories:—

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolf.

2. Les biefs de descente de l'est pour Ottawa sont alimentés par la rivière Tay et ses tributaires, rivière qui se jette dans le lac Rideau.

3. Les biefs de descente du sud-ouest, pour Kingston, sont alimentés par le lac La-Vase et ses tributaires, autrefois appelé lac du Diable, qui se jette dans le lac Opinicon.

Le lac Opinicon reçoit les eaux du lac au Chevreuil et du lac au Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas et forment, à leur issue de Round-Trail, la rivière Cataraquoi. Grâce aux digues établies sur divers points, on a rendu cette rivière navigable jusqu'à Kingston.

RIVIERE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, à 46 milles en aval de Montréal, et s'étend le long de la rivière Richelieu, par l'écluse de Saint-Ours, jusqu'au bassin de Chambly, puis par le canal de Chambly jusqu'à Saint-Jean pour ensuite suivre la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. La distance, de Sorel à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York.

Le tableau qui suit donne les distances de Sorel à New-York:—

Sections de navigation.	Distance intermédiaire.	Distance totale.
	Milles.	Milles.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours	14	14
De l'écluse de Saint-Ours au canal Chambly	32	46
Canal Chambly	12	58
Du canal Chambly à la frontière	23	81
De la frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	200 x 45 pieds.
Ascension totale	5 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 "
Longueur du barrage dans le chenal de l'ouest	690 "

A Saint-Ours, situé à 14 milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal de l'est.

La profondeur de la rivière Richelieu, entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly, est de 7 pieds, et la distance de 32 milles.

CANAL DE CHAMBLY.

Longueur du canal	12 milles.	
Nombre d'écluses	9	
Dimensions des écluses:—		
Ecluse de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean	122 pieds.	De 22½ à 24 pds. de larg.
Ecluse d'ascension n° 2	124 "	
Ecluses d'ascension nos 3, 4, 5, 6	118 "	
Ecluses d'ascension nos 7, 8, 9, écluses accolées	125 "	
Ascension totale par les écluses	74 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	6½ "	
Largeur du canal au fond	36 "	
Largeur du canal à la surface de l'eau	60 "	

Le canal Chambly fait suite aux 32 milles où la navigation est libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal permet d'éviter les rapides entre Chambly et Saint-Jean.

CANAL DE LA TRENT.

Le terme "Canal de la Trent" s'applique à une série de nappes d'eau qui ne forment pas, cependant, une ligne suivie de navigation, et qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour le trafic local. Grâce à divers travaux, on a donné plus d'ampleur à cette ligne locale, qui, au moyen d'autres ouvrages en cours et en projet, deviendra une ligne directe entre le lac Ontario et le lac Huron.

La série de nappes d'eau en question se compose d'une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, à l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années, il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

Voici le projet tel que primitivement conçu et tel qu'amendé:—

Par la rivière Trent, le lac au Riz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Pierreux, Lovesick, du Chevreuil, Buckhorn, Chemong, aux Pigeons, à l'Esturgeon et Cameron jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 155 milles de Trenton; du lac Balsam, par un canal et par la rivière Talbot, jusqu'au lac Simcoe. La route par le lac Simcoe jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, n'a pas encore été décidée.

L'exécution entière de ce projet commencée en 1837 par le gouvernement impérial fut subséquemment remise à une époque ultérieure. Cependant, par certaines constructions désignées plus bas, parties de ces eaux ont été rendues navigables, et tout le projet est à s'exécuter. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac à l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance d'approximativement 174 milles à partir de Trenton.

Les travaux d'amélioration à la navigation de la Trent jusqu'à date comprennent de courts canaux avec écluses à Hastings, Peterborough; de Peterborough à Lakefield, 7 écluses, dont une d'ascension hydraulique; Pointe de Young, Burleigh-Falls, Lovesick, Buckhorn, Bobcaygeon, Chutes Fénelon, Rosedale, et six écluses entre les

lacs Balsam et Simcoe, dont une d'ascension hydraulique; aussi une écluse et un barrage à Lindsay.

Il y a aussi des barrages aux Chutes Healey, à Hastings, à Peterborough, 6 de Peterborough à Lakefield; à la Pointe de Young, à Burleigh, à Lovesick, à Buckhorn, à Bobcaygeon, aux Chutes Fénelon, à Rosedale, et 3 entre les lacs Balsam et Simcoe.

Il a été de plus construit des ponts à plusieurs des écluses et à d'autres endroits.

Pour la commodité, l'on a établi pour ce canal les divisions suivantes, les longueurs étant données:—

DIVISION DES LACS ONTARIO ET AU RIZ.

Cette division renferme le canal et la rivière navigable à partir de Trenton, sur la baie de Quinté, jusqu'au lac au Riz, soit un parcours de 56 milles.

Au cours de la session de 1907, le gouvernement a décidé d'adopter la route de la rivière à partir de Trenton sur la baie de Quinté, jusqu'au lac au Riz, et les travaux de construction furent commencés à l'automne. Ces améliorations se font sur le principe de l'établissement de barrages dans la rivière aux endroits propices, et les étangs ainsi créés sont ensuite reliés ensemble au moyen d'écluses et de petites étendues de canal. Les écluses dans cette division auront 175 pieds de longueur et 33 pieds de largeur, avec 8 pieds 4 pouces d'eau sur les seuils. La profondeur minimum de l'eau dans les biefs sera de 9 pieds. L'on a divisé ces 56 milles pour les fins de la construction en sept sections. Des contrats ont été adjugés pour la construction de toutes ces sections. Le lac au Riz se trouve à 369 pieds au-dessous du lac Ontario à l'eau basse, et l'on achètera probablement cette ascension au moyen de dix-huit écluses.

DIVISION DE PETERBOROUGH AU LAC DU RIZ.

Cette division renferme l'étendue de rivière et lac navigables depuis l'extrémité d'aval du lac au Riz jusqu'à Peterborough, soit 32 milles.

La division est navigable et la profondeur minimum de l'eau est de 6 pieds.

Il y a à Hastings une écluse en béton qui remplace l'ancienne écluse en maçonnerie et un barrage également en béton remplaçant l'ancienne structure en bois qui maintiennent la navigation sur la rivière Trent, le lac au Riz et la rivière Otonabi jusqu'à Peterborough, une distance d'environ 38 milles.

A Peterborough, à 89 milles de Trenton, existent une écluse en maçonnerie et un barrage en béton qui maintiennent la navigation par le lac Little jusqu'à l'écluse n° 6 de la division Peterborough-Lakefield, soit une distance d'à peu près trois quarts de mille.

DIVISION PETERBOROUGH-LAKEFIELD.

Cette division comprend l'étendue de rivière et le canal navigables à partir du lac Little à Peterborough jusqu'à Lakefield, soit un parcours de dix milles.

La construction est terminée et le canal est exploité et a une profondeur d'eau minimum de six pieds.

De Peterborough à Lakefield la navigation se maintient sur la rivière Otonabi au moyen d'une série d'écluses en béton et de barrages en bois comme suit:—

En quittant le lac Little on traverse l'écluse n° 6 et à un demi-mille à peu près, de là l'on atteint l'écluse d'ascension hydraulique. L'ascension est de 65 pieds dans un bief qui s'étend jusqu'à l'écluse n° 5, à environ cinq milles de Peterborough, et le dernier mille seulement de ce bief se trouve dans la rivière; de là à Lakefield les écluses 5, 4, 3, 2 et 1 et leurs barrages respectifs permettent de naviguer jusqu'à Lakefield, situé à dix milles environ de Peterborough, ou à 99 milles de Trenton, puis sur un autre parcours de cinq milles jusqu'à la Pointe de Young.

DIVISION DES LACS KAWARTHA.

Cette division comprend l'étendue par lac et rivière de Lakefield, à l'entrée du canal sur la rive occidentale du lac Balsam,—soit un parcours de 62 milles.

Navigable dans une profondeur d'eau minimum de six pieds. On peut aussi inclure dans cette division le ruisseau Lindsay, qui comprend le lac et la rivière Scugog à partir du chenal principal dans le lac à l'Esturgeon jusqu'à Port-Perry, soit un parcours d'environ 30 milles, non inclus dans le total de 62 milles mentionné ci-dessus. Il a été récemment construit sur ce réseau, à Lindsay, une nouvelle écluse et un barrage.

A la Pointe-Young une écluse en maçonnerie et un barrage en bois maintiennent la navigation par les lacs Clair et Pierreux jusqu'à Burleigh, une distance d'à peu près neuf milles.

A Burleigh il existe une écluse en maçonnerie à deux sas et un barrage en béton pour maintenir la navigation sur le lac Lovesick, soit environ deux milles, jusqu'à Lovesick. L'on a récemment terminé le nouveau barrage en béton à Burleigh.

A Lovesick une écluse en maçonnerie et un barrage en bois maintiennent la navigation dans la baie du Daim, sur un parcours d'à peu près cinq milles jusqu'à Buckhorn.

Une écluse en maçonnerie et le nouveau barrage en béton maintiennent la navigation à Buckhorn sur un parcours d'environ 16½ milles, par les lacs Buckhorn et au Pigeon, jusqu'à Bobcaygeon, à 136 milles de Trenton; la navigation se maintient également à partir du lac Buckhorn par le lac Chemong jusqu'à Bridgenorth, soit sur un parcours de huit milles et dans la rivière au Pigeon, le lac au Pigeon à Omemee. environ dix milles, ce sont là des branches qui se rattachent au cours principal.

A Bobcaygeon une écluse en maçonnerie et deux barrages, dont l'un a été récemment reconstruit en béton et l'autre qui est en bois, maintiennent la navigation par le lac à l'Esturgeon et la rivière Fénelon, soit une distance d'environ 14½ milles jusqu'aux Chutes Fénelon.

Il existe aux Chutes Fénelon un petit canal, une écluse en maçonnerie à deux sas et un barrage en bois qui maintiennent la navigation par les lacs Cameron jusqu'à Rosedale, une distance d'à peu près 3½ milles, et jusqu'à la nouvelle écluse en béton des mêmes dimensions que celles de la division des lacs Ontario et au Riz.

A Rosedale la nouvelle écluse en béton et le barrage maintiennent la navigation sur le lac Balsam, le bief culminant du canal qui s'étend à partir de Rosedale jusqu'à l'écluse hydraulique à Kirkfield, une distance de douze milles; la navigation sur la moitié de ce parcours se fait par un canal qui relie le lac Balsam à l'écluse, laquelle se trouve à environ 166 milles de Trenton.

DIVISION DES LACS SIMCOE-BALSAM.

Cette division s'étend à partir du lac Balsam jusqu'à Gamebridge, sur le lac Simcoe—soit un parcours de 18·2 milles.

La construction est terminée et le canal est exploité et a une profondeur d'eau minimum de six pieds.

A l'écluse hydraulique de Kirkfield une descente de 50·44 pieds à partir du bief culminant. De cet endroit à Gamebridge, sur le lac Simcoe, à 179 milles de Trenton la route se compose de biefs de canal et de rivière maintenus au moyen du barrage de la rivière Talbot. Il y a cinq nouvelles écluses en béton, portant les numéros 1, 2, 3, 4 et 5 avec barrages en béton aux numéros 1, 2 et 3.

DIVISION DE LA RIVIÈRE HOLLAND.

On projette de canaliser la rivière Holland du lac Simcoe à Newmarket—soit 12·3 milles. Les travaux n'ont pas été complétés. En décembre 1911 ils ont été discontinués.

Suit une liste des écluses actuellement utilisées et leurs dimensions par ordre de situation, de Hastings à Gamebridge, sur le lac Simcoe.

	—	Longueur d'un chardonnet à l'ancre.	Largeur.	Profond. de l'eau sur le seuil.	Ascension.
		Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.
1	Ecluse à Hastings	175	33	8 4 pcs	9
1	" à Peterborough	134	33	6	9
1	" n° 6, Peterborough—division Lakefield	142	33	6	12
1	" à Peterborough, écluse hydraulique n° 1.	140	33	6	65
1	" n° 5, Peterborough—division Lakefield	142	33	6	14
1	" n° 4, " " "	142	33	6	12
1	" n° 3, " " "	142	33	6	12
1	" n° 2, " " "	142	33	6	10
1	" n° 1, " " "	142	33	6	16
1	" à Pointe-Young	134	33	6	6
	" à Burleigh, chacune 11½ pieds	Amont 134 Aval. 150	33	6	23
1	" à Lovesick	134	33	6	4
1	" à Buckhorn	134	33	6	9
1	" à Bobcaygeon	134	33	6	7
2	" aux Chutes Fénelon, chacune 12 pieds.	Amont 134 Aval. 150	33	6	24
1	" à Rosedale	175	33	8 4 pcs	4
1	" à Kirkfield, écluse hydraulique n° 2	140	33	6	50·44
1	" n° 1, division des lacs Simcœ—Balsam	142	33	6	21
1	" n° 2, " " "	142	33	6	14
1	" n° 3, " " "	142	33	6	14
1	" n° 4, " " "	142	33	6	14
1	" n° 5, " " "	142	33	6	11
24					
1	" à Lindsay, division Scugog	142	33	6	6·5

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

Longueur du canal	Environ 2,600 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau.	55 pieds.
Ecluse	1 écluse de marée, 4 paires de portes.
Dimensions	200 par 48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	18 pieds à l'eau la plus basse.
Profondeur de l'eau dans le canal	19 pieds.
Montant et baissant extrême de la marée dans la baie Saint-Pierre	7 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, du côté sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de largeur et débouche dans l'océan Atlantique. L'on est à construire une nouvelle écluse de 300 pieds par 48 donnant entrée dans l'Atlantique; elle remplacera celle qui existe aujourd'hui.

PARTIE VIII---DIVERS.

Tableaux des distances, chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Frais d'exploitations, recettes brutes, tonnage des marchandises et voyageurs, profits ou pertes, chaque année depuis le 1er juillet 1876.
Recettes, voyageurs, marchandises, malles et divers, chaque année depuis le 1er juillet 1876.
Recettes, chaque année. depuis le 1er juillet 1876.
Nombre de tonnes de fret local et d'entier parcours, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Nombre de voyageurs de gare en gare et d'entier parcours, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Houille transportée des houillères de la Nouvelle-Ecosse, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Grain transporté pour l'expédition, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Farine transportée, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Grain transporté, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Bois de sciage transporté, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Bestiaux transportés, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Sucre brut et raffiné transporté, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Poisson frais et salé transporté, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Marchandises à destination et en provenance d'Europe transportées, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Recettes, frais d'exploitation et profits ou pertes, chaque année, depuis 1880.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Frais d'exploitations, recettes, marchandises et voyageurs, chaque année, depuis 1875.

CANAUX.

Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, de Montréal à Port-Arthur.
Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, de Lachine à Ottawa.
Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, d'Ottawa à Kingston.
Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, de Saint-Jean à Sorel.
Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, du lac Ontario à la baie Georgienne.
Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, de l'océan Atlantique aux lacs Bras-d'Or.
Transport des marchandises en 1912 et en 1913.
Dates de l'ouverture et de la fermeture des canaux pendant la saison de 1913.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le chemin de fer passe par six ports de l'océan Atlantique, savoir: Pointe-du-Chêne, Pictou, Halifax, Saint-Jean, Sydney et Sydney-Nord. Il passe également par les ports de Lévis, vis-à-vis Québec et Montréal, sur le fleuve Saint-Laurent.

La longueur totale du chemin en exploitation durant l'exercice terminé le 31 mars 1914, était de 1,457·77 milles.

Voici quelles sont les distances de la ligne:—

	Milles.
De Montréal à Halifax par Lévis	836·34
" Saint-Jean par Lévis	740
" Sydney par Lévis	988·74
" Sydney-Nord par Lévis	980·47

Les marchandises sont transportées directement par Saint-Henri à Montréal, ce qui réduit de trois milles des distances qui précèdent.

LIGNE PRINCIPALE ET EMBRANCHEMENTS.

	Milles.
D'Halifax à Truro	61·87
Embranchement de Dartmouth	12·00
De Truro à Moncton	123·77
De Moncton à Saint-Jean	89·31
Embranchement de la Pointe-du-Chêne	11·98
De Moncton à Campbellton	185·37
De Campbellton à Sainte-Flavie	105·03
De Sainte-Flavie à la Rivière-du-Loup	83·29
Embranchement de la Rivière-Ouelle	6·19
De la Rivière-du-Loup à la Pointe-Lévis	115·55
De Hadlow à la Courbe de la Chaudière	5·63
De Chaudière à Sainte-Rosalie	115·53
De la Jonction Saint-Charles à la Jonction Chaudière	16·73
Embranchement de Nicolet	14·70
Embranchement de Dalhousie	6·28
De Pictou à la Jonction d'Oxford	69·39
De Brown's-Point à Stellarton	11·90
De la Jonction près New-Glasgow à Pictou-Landing	8·46
De Pugwash-Junction à Pugwash	4·54
De Truro à Mulgrave	122·30
De Pointe-Tupper à Sydney	91·17
Ligne circulaire des Mines de Sydney	16·60
De Frédéricton à la Jonction Derby	109·82
De la Jonction Chatham à Loggievillel	16.97
De la Jonction Ferona à Sunny-Brea	12·48
	1,416·67

AFFERMÉ.

Longueur de la ligne principale de la Pointe-Lévis à Hadlow	1·49	
De la Courbe de la Chaudière à Chaudière	1·18	
De la Jonction Sainte-Rosalie à Montréal	37·63	40·30
Total du nombre de milles		1,456·97
De Mulgrave à Pointe-Tupper (passage d'eau)		0·80
		1,457·77

EMBRANCHEMENTS POUR LE SERVICE DES MARCHANDISES.

	Milles.
Voie de service d'un endroit près la rue North au terminus en eau profonde, Halifax	0·85
Filature de Halifax	2·10
De la gare de Dartmouth au bout de la ligne	2·12
De la gare de Sydney au quai	1·06
De la gare de Sydney-Nord au quai	0·82
Voie de service d'un endroit près du débarcadère de Pictou au quai à houillle	0.75
De la gare de Pictou au quai	0·15
De la gare de Pictou à la fonderie Copper-Crown	0·72
Voie de service de la tannerie de Logan	0·48
De la gare de Pugwash au quai	0·07
Embranchment du quai de Sackville	0·47
Embranchement du quai de Dorchester	1·00
Embranchement du quai de Moncton	1·00
Embranchement de la baie de Courtenay	2·39
Prolongement sur la façade riveraine à Saint-Jean	0·44
De la gare de Saint-Jean au quai en eau profonde	0·28
Embranchement du quai de New-Castle	1·75
De la gare Dalhousie au quai	0.50
Embranchement du quai de Campbellton	0·43
Embranchement du quai de Rimouski	2·00
Rameau de Trois-Pistoles	2·38
Embranchement du quai de la Rivière-du-Loup	4·35
Rameau de Saint-Pacôme	1·27
De la gare de Nicolet au quai	2·08
Embranchement Carmel, de la ligne principale au village	1·05
Rameau de Fort-Lawrence	1·18
Rameau de Wallace	2·00
Du rameau Petit-Rocher au quai	1·35
	35·04

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de longueur. Il s'étend de la Jonction de Windsor, sur l'Intercolonial, à Windsor, N.-E.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.
De Souris à Tignish	165·5
De Mount-Stewart à Georgetown	24·4
De Charlottetown à Royalty-Junction	5·3
D'Emerald-Junction au Cap-Traverse	11·8
De Charllottetown à Murray-Harbour	47.8
De Montague-Junction à Montague	6·2
De Harmony à Elmira	9·9
Ligne circulaire de Millview	4·3
	275·2

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876 jusqu'au 31 mars 1914.

Année.	Moyenne de milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Recettes brutes.	Profit.	Pertes.	Tonnes de marchandises transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
1876-77..	714	1,661,673 55	1,154,445 33	.....	507,228 22	421,327	613,420
1877-78..	714	1,816,273 56	1,378,946 78	.....	432,326 78	552,710	618,957
1878-79..	714	2,010,183 22	1,294,009 69	.....	716,083 53	510,861	640,101
1879-80..	829	1,603,439 71	1,506,298 48	.....	97,131 23	561,924	581,483
1880-81..	840	1,759,851 27	1,760,393 92	542 65	.....	725,777	631,245
1881-82..	840	2,069,657 45	2,079,262 66	9,605 18	.....	838,956	779,994
1882-83..	840	2,360,373 27	2,370,910 10	17,547 18	.....	970,961	878,600
1883-84..	887	2,377,433 62	2,384,414 92	6,981 30	.....	1,009,237	944,636
1884-85..	941	2,519,751 56	2,441,203 66	.....	78,547 90	989,986	957,228
1885-86..	946	2,583,999 67	2,450,093 88	.....	133,905 79	1,023,788	932,880
1886-87..	977	2,922,369 62	2,660,116 93	.....	262,252 69	1,143,020	942,784
1887-88..	971	3,366,781 74	2,983,336 05	.....	383,445 69	1,288,823	1,040,163
1888-89..	971	3,244,647 73	2,967,801 00	.....	276,847 73	1,218,877	1,136,272
1889-90..	971	3,560,575 74	3,012,739 87	.....	847,835 87	1,368,819	1,219,233
1890-91..	1,094	3,662,341 94	2,977,395 38	.....	684,946 56	1,304,534	1,298,304
1891-92..	1,142	3,439,377 00	2,945,441 97	.....	493,935 03	1,264,575	1,297,732
1892-93..	1,142	3,045,317 50	3,065,499 09	20,181 59	.....	1,338,080	1,292,878
1893-94..	1,142	2,981,671 98	2,987,510 17	5,838 29	.....	1,342,710	1,301,062
1894-95..	1,142	2,936,902 74	2,940,717 95	3,815 21	.....	1,276,816	1,352,664
1895-96..	1,142	3,012,827 62	2,957,670 10	.....	55,187 52	1,379,618	1,471,866
1896-97..	1,145	2,925,968 67	2,866,028 02	.....	59,940 65	1,296,028	1,501,690
1897-98..	1,201	3,327,648 51	3,117,669 85	.....	209,978 66	1,434,576	1,523,444
1898-99..	1,315	3,675,686 21	3,738,331 44	62,645 43	.....	1,750,761	1,603,095
1899-1900	1,315	4,431,404 69	4,552,071 71	120,667 02	.....	2,151,208	1,029,754
1900-01..	1,315	5,460,404 64	4,972,235 87	.....	488,186 77	2,111,310	2,517,295
1901-02..	1,315	5,574,563 30	5,671,385 91	96,822 61	.....	2,385,816	2,186,226
1902-03..	1,315	6,196,653 19	6,324,323 72	127,670 53	.....	2,790,737	2,404,230
1903-04..	1,321	7,239,982 04	6,339,231 43	.....	900,750 61	2,664,149	2,663,156
1904-05..	1,446	8,508,826 75	6,783,522 83	.....	1,725,303 92	2,782,257	2,810,960
1905-06..	1,446	7,881,914 36	7,643,829 90	61,915 54	.....	3,156,189	2,737,160
1906-07†.	1,448	6,030,171 83	6,248,311 00	218,139 17	.....	2,606,073	2,044,847
1907-08..	1,448	9,157,435 53	9,173,558 80	16,123 27	.....	4,134,064	2,789,371
1908-09..	*1,447·13	9,328,021 55	8,527,069 46	.....	800,952 09	3,573,972	2,907,232
1909-10..	1,447·13	8,645,070 33	9,268,234 99	623,164 66	.....	3,927,240	3,122,347
1910-11..	1,455·63	9,595,976 79	9,863,783 40	267,806 61	.....	4,101,400	3,232,895
1911-12..	1,468·15	10,591,035 84	10,593,785 84	2,750 00	.....	4,536,599	3,416,553
1912-13..	1,467·73	‡11,984,482 69	11,984,482 69	.....	.....	5,203,469	3,763,115
1913-14..	1,457·77	**12,878,549 00	12,878,549 00	.....	.....	5,287,740	3,983,511

†1906-7, neuf mois seulement ; l'exercice au Canada a été changé de façon à prendre fin le 31 mars au lieu du 30 juin.

*Le chemin de fer a été mesuré de nouveau cette année.

‡ De ce total, $4,500 ont été payés en allocations de commisération par vote spécial du parlement.

** De ce total $11,300 ont été payés en allocations de commisération par vote spécial du parlement.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

RELEVÉ des recettes, chaque année, du 1er juillet 1876 au 31 mars 1914.

Exercice.	Milles en exploitation.	Voyageurs.		Marchandises.		Malles et divers.		Total.	
		$	c.	$	c.	$	c.	$	c.
1876-7	714	460,368	15	607,564	99	86,512	21	1,154,443	33
1877-8	714	475,256	82	801,709	82	101,985	07	1,378,946	78
1878-9	714	451,893	29	752,490	85	88,715	55	1,294,009	69
1879-80	829	490,338	66	915,486	50	100,473	32	1,506,298	48
1880-1	840	545,114	48	1,113,872	21	101,407	23	1,760,493	92
1881-2	840	651,299	74	1,303,496	00	124,470	72	2,679,262	66
1882-3	840	741,992	72	1,487,601	98	141,326	40	2,379,910	10
1883-4	887	775,784	77	1,461,390	37	147,240	78	2,383,414	92
1884-5	941	747,285	13	1,542,052	10	151,566	35	2,441,203	66
1885-6	946	765,900	03	1,523,487	72	160,706	13	2,450,093	88
1886-7	977	828,328	28	1,677,971	59	153,817	06	2,660,116	93
1887-8	971	844,448	07	1,932,877	85	166,010	13	2,983,336	95
1888-9	971	906,246	77	1,909,094	44	152,460	09	2,967,801	00
1889-90	971	895,094	53	1,964,646	86	152,998	48	3,012,739	87
1890-1	1,094	962,316	88	1,853,629	88	160,448	62	2,977,395	38
1891-2	1,142	961,427	94	1,803,529	03	180,485	00	2,946,441	97
1892-3	1,142	1,002,912	74	1,868,853	84	184,468	80	3,065,499	09
1893-4	1,142	958,915	13	1,834,126	34	193,762	51	2,987,502	27
1894-5	1,142	963,914	44	1,782,608	54	194,194	97	2,940,717	95
1895-6	1,142	971,426	26	1,788,813	18	197,400	66	2,957,640	10
1896-7	1,145	979,005	57	1,687,050	42	199,472	03	2,866,028	02
1897-8	1,201	1,053,864	64	1,857,740	06	206,065	15	3,117,669	85
1898-9	1,315	1,167,453	16	2,348,096	58	222,781	70	3,738,331	44
1899-1900	1,315	1,404,469	87	2,912,790	52	234,811	32	4,552,071	91
1900-1	1,315	1,607,166	79	3,121,006	15	244,062	93	4,972,235	87
1901-2	1,315	1,770,941	13	3,644,513	42	255,931	36	5,761,385	91
1902-3	1,315	1,927,916	87	4,128,255	00	268,151	75	6,324,323	72
1903-4	1,321	2,021,568	40	4,041,122	48	276,540	55	6,339,231	43
1904-5	1,446	2,105,066	75	4,373,178	75	305,277	53	6,783,522	33
1905-6	1,446	2,297,716	52	5,019,805	53	326,307	85	7,643,829	90
1906-7	1,448	1,952,438	88	4,032,745	00	263,127	12	†6,248,311	05
1907-8	1,448	2,711,416	98	6,054,493	45	407,643	37	9,173,358	80
1908-9	*1,447·13	2,628,218	57	5,502,550	58	396,300	31	8,527,069	46
1909-10	1,447·13	2,765,884	66	6,048,884	18	453,466	15	9,268,234	99
1910-11	1,455·63	2,899,419	82	6,344,595	66	619,767	92	9,863,783	40
1911-12	1,468·15	3,017,304	63	7,008,300	49	568,180	72	10,593,785	84
1912-13	1,467·73	3,438,447	32	8,028,760	13	517,275	24	11,984,482	69
1913-14	1,457·77	3,674,878	75	8,469,590	33	734,079	92	12,878,549	00

* Mesuré de nouveau cette année. † 1906-7, neuf mois seulement.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ indiquant le nombre de tonnes de fret local et d'entier parcours transportées chaque année, du 1er juillet 1876 au 31 mars 1914.

Exercice.	Milles en exploitation.	Fret local.	Fret d'entier parcours.	Total.
1876–7	714	Les renseignements pour les exercices ont été détruits lors de l'incendie des bur'x de Moncton.		421,327
1877–8	714			522,710
1878–9	714			510,861
1879–80	829			561,924
1880–1	840			725,777
1881–2	840	571,784	267,272	838,956
1882–3	840	537,025	443,936	970,961
1883–4	887	584,581	424,658	1,009,237
1884–5	941	506,574	483,352	989,936
1885–6	946	580,076	443,712	1,023,788
1886–7	977	633,455	509,565	1,143,020
1887–8	971	727,599	561,224	1,288,823
1888–9	971	624,436	594,441	1,218,877
1889–90	971	756,696	612,123	1,368,819
1890–1	1,094	797,[illegible]92	507,042	1,304,534
1891–2	1,142	750,783	513,792	1,264,575
1892–3	1,142	1,030,628	357,452	1,388,080
1893–4	1,142	966,114	376,596	1,342,710
1894–5	1,142	901,374	366,442	1,267,816
1895–6	1,142	1,101,229	368,389	1,379,618
1896–7	1,145	927,167	368,859	1,296,028
1897–8	1,201	1,053,569	381,007	1,434,576
1898–9	1,315	1,351,569	399,192	1,750,761
1899–1900	1,315	1,713,928	437,280	2,151,208
1900–1	1,315	1,633,671	477,639	2,111,310
1901–2	1,315	1,914,551	471,265	2,385,816
1902–3	1,315	2,239,993	550,744	2,790,737
1903–4	1,321	2,123,261	540,888	2,664,149
1904–5	1,446	2,119,528	662,729	2,782,257
1905–6	1,446	2,413,863	742,326	3,156,189
1906–7	1,448	1,996,869	609,204	*2,606,073
1907–8	1,448	3,227,425	906,629	4,134,064
1908–9	†1,447·13	2,742,454	831,518	3,573,972
1909–10	1,447·13	2,958,642	968,598	3,927,240
1910–11	1,455·63	3,085,437	1,015,963	4,101,400
1911–12	1,468·15	3,452,489	1,084,110	4,536,599
1912–13	1,467·73	3,913,373	1,290,096	5,203,469
1913–14	1,457·77	3,783,578	1,504,162	5,287,740

* 1906-7, neuf mois seulement. † mesuré de nouveau cette année.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du nombre de voyageurs de gare en gare et d'entier parcours transportés chaque année, du 1er juillet 1876 au 31 mars 1914.

Exercice.	Milles en exploitation.	Nombre de voyageurs de gare en gare.	Nombre de voyageurs d'entier parcours.	Total.
1876-7	714	Les renseignements pour ces exercices ont été détruits lors de l'incendie des bur. de Moncton.		613,420
1877-8	714			619,957
1878-9	714			640,101
1879-80	829			581,483
1880-1	840			631,245
1881-2	840	647,534	132,460	779,994
1882-3	840	728,186	150,414	878,600
1883-4	887	784,715	159,921	944,636
1884-5	941	812,028	145,200	957,228
1885-6	946	784,817	148,063	932,880
1886-7	977	814,032	128,752	942,784
1887-8	971	948,324	91,839	1,040,163
1888-9	971	1,050,592	85,680	1,136,272
1899-90	971	1,112,695	91,531	1,219,233
1890-1	1,094	1,203,814	94,490	1,298,304
1891-2	1,142	1,198,649	99,083	1,297,732
1892-3	1,142	1,188,827	104,051	1,292,878
1893-4	1,142	1,216,027	85,035	1,301,062
1894-5	1,142	1,272,284	80,383	1,352,667
1895-6	1,142	1,386,803	85,063	1,471,866
1896-7	1,145	1,416,631	85,059	1,501,690
1897-8	1,201	1,438,590	89,854	1,523,444
1898-9	1,315	1,504,652	98,443	1,103,095
1899-1900	1,315	1,878,858	112,896	1,791,754
1900-1	1,315	1,905,599	119,696	2,025,295
1901-2	1,315	2,061,196	125,030	2,186,226
1902-3	1,315	2,555,013	149,217	2,404,230
1903-4	1,321	2,447,843	215,313	2,663,156
1904-5	1,446	2,589,928	221,032	2,810,960
1905-6	1,446	2,491,472	245,688	2,737,160
*1906-7	1,448	1,853,126	191,721	2,044,846
1907-8	1,448	2,593,886	195,485	2,789,371
1908-9	†1,447·13	2,656,217	251,020	2,907,237
1909-10	1,447·13	2,873,547	248,777	3,122,324
1910-11	1,455·63	2,968,435	264,460	3,232,895
1911-12	1,468·15	3,126,922	289,631	3,416,553
1912-13	1,467·73	3,448,411	314,704	3,763,115
1913-14	1,457·77	3,637,482	346,029	3,983,511

* 1906-7, neuf mois seulement. † Mesuré de nouveau cette année.

Le tableau suivant indique le nombre de tonnes de houille transportées des houillères de la Nouvelle-Ecosse, sur l'Intercolonial, à Sainte-Rosalie, à Montréal et à Saint-Jean, à destination de localités à l'ouest de ces points, ainsi qu'aux différentes stations sur la voie, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Pour l'ouest.			Aux stations intermédiaires.	Total.
	Via Ste-Rosalie.	*Via* Montréal.	*Via* St-Jean.		
1876-7	.....	.....	.....	103,420	103,420
1877-8	.....	.....	.....	97,043	97,043
1878-9	.....	300	.....	112,232	112,532
1879-80	.....	1,097	.....	135,369	136,466
1880-1	.....	6,102	4,022	174,483	184,607
1881-2	.....	18,015	11,779	218,364	248,158
1882-3	.....	12,837	22,206	227,380	262,423
1883-4	.....	32,014	19,532	252,014	293,562
1884-5	.....	133,440	1,773	213,791	349,004
1885-6	.....	171,170	21,150	215,272	407,592
1886-7	.....	192,871	27,536	233,178	453,585
1887-8	.....	183,704	36,228	309,727	529,659
1888-9	.....	160,026	27,923	338,538	526,487
1889-90	.....	164,453	25,126	366,967	554,546
1890-1	.....	113,996	60,213	344,829	498,038
1891-2	.....	35,447	5,918	392,441	433,806
1892-3	.....	136,808	3,775	402,653	543,296
1893-4	.....	102,273	8,028	367,390	478,691
1894-5	.....	67,082	7,865	310,253	385,200
1895-6	.....	53,124	9,681	369,708	432,513
1896-7	.....	38,395	12,305	331,469	382,172
1897-8	.....	9,084	9,796	351,069	369,949
1898-9	.....	4,647	5,399	484,163	494,206
1899-1900	.....	3,495	.....	599,714	603,289
1900-1	.....	136	.....	.....	506,454
1901-2	.....	1,131	5,763	3,640	546,986
1902-3	2,200	7,817	6,775	725,727	742,519
1903-4	2,260	637	513	691,346	694,761
1904-5	800	265	5,022	596,290	602,377
1905-6	7,542	1,625	661	610,444	620,272
*1906-7	1,737	2,808	3,252	624,833	632,630
1907-8	22	183	4,245	1,061,694	1,066,134
1908-9	514	945	4,243	909,050	914,752
1909-10	42	890	1,452	1,003,120	1,005,504
1910-11	90	180	633	983,921	984,824
1911-12	73	.....	303	1,111,157	1,111,533
1912-13	.....	.....	425	1,216,636	1,217,061
1913-14	26	.....	.....	1,237,550	1,237,576

* 1906-7, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés sur le chemin de fer Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Boisseaux.		Total.	Exercice.	Boisseaux.		Total.
	Via Chaudière.	*Via* St-Jean.			*Via* Chaudière.	*Via* St-Jean.	
1876-7	.....	.....	.....	1895-6	Néant.	Néant.	Néant.
1877-8	.....	.....	.....	1896-7	"	"	"
1878-9	.....	.....	.....	1897-8	8,000	"	8,000
1879-80	.....	.....	.....	1898-9	30,000	"	30,000
1880-1	.....	.....	.....	1899-1900	13,239	"	13,239
1881-2	.....	.....	.....	1900-1	147	"	147
1882-3	31,011	.....	31,011	1901-2	Néant.	"	Néant.
1883-4	73,389	.....	73,389	1902-3	"	"	"
1884-5	300,901	.....	300,901	1903-4	147,438	"	147,438
1885-6	389,122	.....	389,122	1904-5	Néant.	"	Néant.
1886-7	575,880	.....	575,880	1905-6	*170,000	.....	170,000
1887-8	69,021	.....	69,021	1906-7	.....	.....	Néant.
1888-9	129,725	.....	129,725	1907-8	.....	.....	"
1889-90	502,012	.....	502,012	1908-9	.....	.....	"
1890-1	148,803	59,543	218,337	1909-10	.....	.....	"
1891-2	845,997	519,500	1,265,497	1910-11	*233,839	2,000	235,839
1892-3	156,306	197,666	352,975	1911-12	†122,734	1,215,574	1,338,308
1893-4	Néant.	8,026	8,026	1912-13	*2,021,901	.....	2,021,901
1894-5	"	Néant.	Néant.	1913-14	*2,251,117	966,800	3,217,917

* *Via* Montréal. 1906-7, neuf mois seulement. † *Via* Halifax.

TABLEAU indiquant le nombre de barils de farine transportés sur l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Barils.	Exercice.	Barils.
1876-7	254,710	1895-6	822,097
1877-8	557,772	1896-7	847,701
1878-9	630,329	1897-8	987,701
1879-80	535,248	1898-9	1,157,250
1880-1	672,310	1899-1900	1,234,077
1881-2	692,095	1900-1	1,292,106
1882-3	983,916	1901-2	1,311,707
1883-4	817,134	1902-3	1,521,540
1884-5	935,977	1903-4	1,607,050
1885-6	761,127	1904-5	1,769,480
1886-7	763,894	1905-6	1,882,630
1887-8	871,838	1906-7	1,531,140
1888-9	948,514	1907-8	1,528,620
1889-90	1,116,050	1908-9	1,466,920
1890-1	1,013,129	1909-10	1,608,170
1891-2	954,015	1910-11	1,696,280
1892-3	856,913	1911-12	1,873,640
1893-4	944,967	1912-13	2,094,990
1894-5	938,351	1913-14	1,960,920

1906-7, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés sur l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Boisseaux.	Exercice.	Boisseaux.
1876-77	292,852	1895-96	1,064,385
1877-78	331,170	1896-97	1,093,499
1878-79	302,921	1897-98	1,551,372
1879-80	534,021	1898-99	2,595,353
1880-81	565,678	1899-1900	2,720,453
1881-82	560,253	1900-01	3,535,364
1892-83	1,195,601	1901-02	2,959,761
1883-84	654,673	1902-03	3,392,252
1884-85	734,902	1903-04	2,788,772
1885-86	849,800	1904-05	3,317,910
1886-87	1,018,395	1905-06	2,924,226
1887-88	1,219,035	1906-07	2,231.864
1888-89	1,256,158	1907-08	4,567,245
1889-90	2,610,202	1908-09	4,727,268
1890-91	2,890,921	1909-10	7,074,042
1891-92	3,776,677	1910-11	5,080,848
1892-93	1,514,619	1911-12	5,206,440
1893-94	1,304,684	1912-13	6,530,920
1894-95	1,036,384	1913-14	6,419,560

1906-7, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de pieds de bois de sciage transportés sur l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Pieds.	Exercice.	Pieds.
1876-77	50,096,474	1895-96	226,332,715
1877-78	56,626,547	1896-97	243,355,725
1878-79	55,626,696	1897-98	354,093,816
1879-80	55,462,654	1898-99	306,554,031
1880-81	72,841,388	1899-1900	379,350,074
1881-82	78,356,418	1900-01	396,858,964
1882-83	104,633,417	1901-02	428,051,029
1883-84	131,120,948	1902-03	459,231,589
1884-85	138,493,675	1903-04	465,379,803
1885-86	117,186,512	1904-05	518,434,310
1886-87	161,801,763	1905-06	572,878,600
1887-88	197,755,272	1906-07	452,602,703
1888-89	199,507,777	1907-08	754,759,383
1889-90	210,886,071	1908-09	571,395,101
1890-91	184,188,324	1909-10	677,805,611
1891-92	175,474,340	1910-11	647,327,499
1892-93	181,211,013	1911-12	656,418,588
1893-94	200,507,949	1912-13	830,654,000
1894-95	202,247,269	1913-14	1,000,849,630

1906-7, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de bestiaux transportés sur l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Nombre.	Exercice.	Nombre.
1876-77	34,414	1895-96	64,051
1877-78	46,498	1896-97	72,082
1878-79	47,584	1897-98	89,301
1879-80	70,990	1898-99	109,821
1880-81	61,574	1899-1900	92,813
1881-82	73,479	1900-01	95,923
1882-83	68,338	1901-02	98,495
1883-84	60,090	1902-03	127,060
1884-85	70,785	1903-04	113,006
1885-86	74,498	1904-05	110,670
1886-87	82,896	1905-06	106,589
1887-88	98,302	1906-07	97,381
1888-89	85,960	1907-08	99,824
1889-90	80,771	1908-09	104,165
1890-91	95,529	1909-10	106,712
1891-92	87,889	1910-11	113,976
1892-93	93,369	1911-12	115,189
1893-94	79,203	1912-13	119,490
1894-95	72,106	1913-14	98,207

1906-7, neuf mois.

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de marchandises à destination et en provenance d'Europe, transportés sur le chemin de fer Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Année.	*Via* Ste-Rosalie à destination et en provenance de l'ouest.	*Via* Montréal à destin. et en provenance de l'ouest.	*Via* St-Jean à destin. et en provenance de l'ouest.	A destination et en provenance de gares locales.	Total.
1876-77	.....	.....	.....	.....	.....
1877-78	.....	14,949	.....	3,405	18,354
1878-79	.....	21,628	.....	2,643	24,271
1879-80	.....	21,073	.....	4,952	26,025
1880-81	.....	15,454	.....	3,334	18,788
1881-82	.....	21,607	.....	4,168	25,775
1882-83	.....	24,875	.....	7,911	32,786
1883-84	.....	19,696	.....	6,533	26,229
1884-85	.....	22,787	.....	8,405	31,192
1885-86	.....	13,464	.....	8,216	21,680
1886-87	.....	16,923	.....	9,811	26,734
1887-88	.....	41,864	.....	8,878	50,742
1888-89	.....	17,340	.....	11,481	28,821
1889-90	.....	9,895	.....	11,730	21,625
1890-91	.....	9,923	.....	10,764	20,687
1891-92	.....	9,716	.....	23,835	33,571
1892-93	.....	7,295	.....	12,319	19,714
1893-94	.....	3,023	204	13,455	16,682
1894-95	.....	6,749	213	10,399	17,361
1895-96	.....	3,767	314	16,748	20,829
1896-97	.....	2,654	263	17,239	20,156
1897-98	.....	5,950	1,637	18,633	26,220
1898-99	.....	2,462	243	31,555	34,263
1899-1900	.....	6,880	307	37,108	39.794
1900-01	322	7,780	1,142	155,514	163,838
1901-02	1,106	11,925	1,528	172,733	183,147
1902-03	817	21,377	1,194	124,695	138,631
1903-04	2,079	15,325	2,994	146,070	174,520
1904-05	284	17,217	3,683	85,853	105,149
1905-06	2,026	15,922	5,337	128,462	153,042
1906-07	1,384	16,652	436	110,447	128,219
1907-08	2,440	16,652	519	134,541	154,052
1908-09	2,487	23,402	649	119,913	146,451
1909-10	2,367	21,064	5,818	131,273	160,522
1910-11	7,220	27,607	6,927	130,776	172,530
1911-12	9,911	63,544	8,777	213,579	295,811
1912-13	13,144	74,870	11,114	192,012	291,149
1913-14	16,424	58,083	45,776	123,964	244.247

1906-7, neuf mois

TABLEAU indiquant le nombre de tonneaux de sucre brut et raffiné transporté par l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Sucre brut.					Sucre raffiné.				
	Via Ste-Rosalie.	A Montréal pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux gares locales.	Total.	A Ste-Rosalie pour l'ouest.	A Montréal pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux gares locales.	Total.
		Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1876-77	.....	340	.....	.....	340	.....	.....	.....	.....	.....
1877-78	.....	186	.....	.....	186	.....	.....	.....	.....	.....
1878-79	.....	1,041	.....	.....	1,041	.....	.....	.....	.....	.....
1879-80	.....	12,220	.....	.....	12,220	.....	.....	.....	.....	.....
1880-81	.....	13,872	.....	.....	13,862	.....	4,022	.....	2,902	6,924
1881-82	.....	13,256	.....	1,290	15,546	.....	7,146	.....	3,607	10,753
1882-83	.....	9,465	.....	508	9,973	.....	11,126	.....	5,497	16,623
1883-84	.....	13,778	.....	3,068	16,846	.....	14,543	.....	7,265	21,808
1884-85	.....	10,381	.....	3,661	14,042	.....	18,024	.....	8,445	26,469
1885-86	.....	4,394	.....	3,988	8,392	.....	7,674	.....	5,858	13,518
1886-87	.....	20,450	.....	8,500	28,950	.....	15,044	.....	8,395	23,439
1887-88	.....	14,320	.....	14,085	28,405	.....	21,641	.....	7,133	28,774
1888-89	.....	24,358	.....	7,160	31,518	.....	12,955	.....	11,120	24,075
1889-90	.....	6,390	.....	8,913	16,303	.....	6,778	.....	6,125	12,903
1890-91	.....	5,088	4,670	8,215	17,973	.....	10,130	468	5,096	16,594
1891-92	.....	7,142	3,960	10,535	21,637	.....	12,633	7,647	12,414	32,721
1892-93	.....	.....	.....	10,137	10,137	.....	8,327	6,456	7,840	22,623
1893-94	.....	.....	.....	6,775	6,775	.....	17,729	6,967	8,885	33,581
1894-95	.....	.....	.....	10,342	10,342	.....	13,351	15,819	4,695	33,865
1895-96	.....	.....	.....	9,824	9,824	.....	15,138	13,734	11,309	40,181
1896-97	.....	.....	.....	4,925	4,925	.....	5,694	8,069	6,957	20,720
1897-98	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,624	8,821	10,989	26,534
1898-99	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,138	2,183	15,833	26,164
1899-1900	.....	96	.....	.....	96	.....	9,795	257	19,655	29,907
1900-01	.....	489	.....	.....	489	403	14,791	12	10,615	25,821
1901-02	.....	90	.....	11,553	11,643	3,101	9,831	861	18,839	29,632
1902 03	.....	194	.....	17,137	17,331	3,183	5,763	1,636	20,529	31,111
1903-04	357	875	.....	7,495	8,727	6,013	8,628	879	29,400	44,920
1904-05	602	600	78	1,495	15,684	1,446	7,107	224	23,937	31,764
1905-06	.....	715	68	9,308	10,091	4,235	12,268	176	24,780	41,459
1906-07	.....	394	.....	14,671	15,065	1,998	5,898	2,374	13,927	24,197
1907-08	.....	912	.....	4,371	5,283	5,280	10,555	723	21,073	37,631
1908-09	6	1,705	.....	6,817	8,528	5,095	8,906	979	21,527	36,507
1909-10	309	2,000	.....	12,203	14,512	6,402	9,217	1,051	23,224	39,894
1910-11	532	1,293	.....	24,166	25,991	6,326	9,368	947	25,026	41,667
1911-12	1,096	2,558	.....	12,057	15,711	8,242	9,691	1,519	21,870	41,322
1912-13	1,380	14,030	.....	.....	15,410	8,678	9,640	1,422	23,684	43,424
1913-14	1,419	1,852	.....	9,806	13,077	8,813	8,470	1,609	24,388	43,280

06-7, neuf mois seulement

TABLEAU indiquant le nombre de tonneaux de poisson frais et salé transportés par l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis 1876.

Exercice.	Poisson frais.					Poisson salé.				
	Via Ste-Rosalie.	Via Montréal.	Via St-Jean	Aux gares locales.	Total.	Via Ste-Rosalie.	Via Montréal.	Via St-Jean	Aux gares locales.	Total.
	Ton's.	Ton's.	Ton's.	Ton's.	Ton's.	Ton's.	Ton's.	Ton's.	Ton's.	Ton's.
1876-77....	.....	530	921	527	1,978	.....	551	1,848	802	3,201
1877-78....	.....	596	1,015	474	2,085	.....	898	1,644	805	3,346
1878-79....	.....	471	1,336	817	2,624	.....	988	1,038	1,048	2,974
1879-80....	.....	519	1,462	453	2,334	.....	1,612	2,238	959	4,809
1880-81....	.....	498	1,879	920	3,297	.....	1,418	937	1,051	4,406
1881-82....	.....	475	1,919	967	3,951	.....	4,031	1,066	2,487	7,584
1882-82....	.....	542	384	393	1,319	.....	3,229	759	1,354	5,412
1883-84....	.....	838	1,682	412	2,932	.....	1,322	1,143	1,224	3,689
1884-85 ...	.....	1,062	1,885	484	3,431	.....	3,563	3,600	1,596	8,759
1885-86....	.....	1,669	1,655	902	4,216	.....	1,680	3,047	3,376	7,103
1886-87....	.....	1,278	1,572	2,008	4,859	.....	3,236	569	1,747	5,552
1887-88..	.....	1,533	1,477	1,031	4,041	.....	2,617	470	1,099	4,193
1888-89....	.....	2,474	2,000	1,870	6,344	.....	3,070	7,746	2,994	13,810
1889-90....	.....	2,335	1,787	2,111	6,223	.....	2,449	847	3,288	6,584
1890-91....	.....	2,029	2,788	1,848	6,665	.....	1,953	1,917	3,236	7,106
1891-92 ..	.....	1,367	1,746	547	3,660	.....	1,946	928	1,889	4,763
1892-93....	.....	1,683	1,875	3,340	6,898	.....	3,262	1,811	2,176	7,249
1893-94 ...	.....	1,959	2,192	2,224	6,375	.....	2,921	1,814	2,962	7,697
1894-95....	.....	2,006	3,726	1,160	6,892	.....	2,075	1,849	5,285	10,209
1895-96....	.....	1,966	3,059	1,316	6,344	.....	1,863	1,087	2,791	5,741
1896-97....	.....	3,307	3,115	1,286	7,708	.....	2,158	1,176	2,536	5,889
1897-98....	.....	3,575	3,703	1,052	8,330	.....	1,729	1,066	2,210	5,005
1898-99....	.....	1,210	2,070	3,305	5,583	.....	1,651	1,198	3,625	5,474
1890-1900..	.....	2,547	2,706	3,686	8,939	.....	2,421	1,563	2,658	6,643
1900-01....	37	2,009	3,207	4,125	9,393	860	3,416	1,346	4,643	9,768
1901-02....	219	3,013	4,373	5,477	13,082	283	3,250	1,413	5,196	10,042
1902-03....	149	2,269	3,040	4,842	10,289	493	2,808	1,615	6,579	11,495
1904-05.. .	779	1,939	3,588	5,002	11,068	225	2,359	564	5,848	8,996
1905-06...	284	2,748	2,439	7,706	13,177	683	2,740	346	6,994	10,763
1906-07....	320	2,882	3,712	7,400	14,314	307	3,159	416	6,348	10,227
1907-08....	199	3,288	1,353	6,224	11,064	661	2,856	1,976	7,034	12,527
1908-09....	312	2,965	2,794	6,946	13,017	668	4,078	1,632	4,866	11,244
1909-10....	547	3,965	2,616	6,525	14,110	697	3,759	806	6,706	14,868
1910-11 . .	1,216	4,300	2,733	6,161	14,110	893	3,590	1,993	9,130	15,546
1911-12 ..	1,476	4,213	1,917	6,686	14,292	4,250	4,060	425	10,108	18,843
1912-13 ..	1,490	4,572	3,928	7,294	17,284	909	5,795	2,902	8,529	18,135
1913-14...	2,424	4,424	3,435	9,361	19,744	1,242	5,503	1,657	7,810	16,212

1906-07, neuf mois seulement.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin est exploité par la *Dominion Atlantic Railway Company* (ci-devant la *Windsor and Annapolis Railway Company*), en vertu d'un bail qui couvre également les droits de circulation sur le chemin de fer Intercolonial, de la jonction de Windsor à Halifax. La compagnie garde les deux tiers des recettes brutes, et l'Etat, qui entretient la voie et les constructions, reçoit l'autre tiers.

Année.	Milles en exploitation.	Un tiers des recettes brutes.	Part du tiers des recettes brutes crédité à la ligne de la Jonction Windsor jusqu'à Halfifax.	Part du tiers des recettes brutes crédité à l'embranchement de Windsor.	Coût de l'entretien.	Profit.	Pertes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1880-81	32	28,434 29	7,217 76	21,216 53	20,502 26	714 27	
1881-82	32	28,461 07	7,407 88	21,052 19	13,090 55	7,953 64	
1882-83	32	31,199 77	8,095 88	24,113 89	23,103 93	1,009 96	
1883-84	32	30,428 39	7,409 46	23,018 93	22,140 86	878 07	
1884-85	32	32,246 30	7,794 95	24,451 35	18,751 96	5,699 39	
1885-86	32	31,185 63	7,527 52	23,658 11	19,229 49	4,428 62	
1886-87	32	33,564 58	8,237 00	25,327 58	26,042 33	.....	714 75
1887-88	32	32,242 85	6,689 30	24,553 55	24,040 33	513 22	
1888-89	32	37,313 43	8,941 32	28,372 11	20,856 50	7,515 61	
1889-90	32	39,544 19	9,381 73	30,162 46	18,982 82	11,179 64	
1890-91	32	39,519 56	9,284 48	38,508 35	28,931 71	1,303 42	
1891-92	32	42,891 23	9,382 38	30,235 13	19,514 37	13,994 48	
1892-93	32	43,901 28	9,585 17	34,316 11	16,889 95	17,426 16	
1893-94	32	41,834 70	8,859 23	32,975 47	17,645 09	15,330 38	
1894-95	32	50,703 84	11,626 20	39,077 64	14,640 07	24,437 57	
1895-96	32	47,456 74	10,894 91	36,561 83	16,476 46	20,985 37	
1896-97	32	54,208 81	13,605 58	40,603 23	10,821 04	29,782 19	
1897-98	32	48,892 21	11,665 57	37,226 64	18,181 09	14,045 01	
1898-99	32	56,314 51	13,840 48	42,474 04	12,873 06	29,600 94	
1899-1900	32	62,266 61	14,925 18	47,351 43	12,891 56	34,459 87	
1900-01	32	62,523 20	15,261 31	47,261 89	16,862 66	30 399 23	
1901-02	32	65,315 38	15,710 79	49,604 59	16,376 27	33,228 32	
1902-03	32	56,417 38	13,856 57	42,560 81	17,843 19	24,717 62	
1903-04	32	72,708 54	19,074 49	53,634 05	24,281 09	29,352 96	
1904-05	32	66,798 46	16,759 79	50,038 67	26,863 16	23,175 51	
1905-06	32	65,936 66	16,484 16	49,452 50	17,485 97	31,966 53	
1906-07	32	61,597 30	16,156 78	45,440 52	15,425 32	30,015 20	
1907-08	32	76,471 58	20,041 17	56,430 41	37,912 11	18,518 20	
1908-09	32	75,781 80	19,750 47	56,031 33	36,234 55	19,796 78	
1909-10	32	81,861 73	21,207 75	60,653 98	23,549 90	37,104 08	
1910-11	32	64,781 89	16,590 46	48,191 43	17,797 98	30,393 45	
1911-12	32	99,996 10	26,819 50	73,176 60	33,854 05	39,322 55	
1912-13	32	93,235 40	24,988 70	68,246 70	29,970 62	38,276 08	
1913-14	32	85,277 77	23,710 25	61,517 52	26,486 98	35,030 54	

1906-07—neuf mois seulement.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes et les recettes nettes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 30 juin 1875, lors de l'ouverture du chemin de fer au trafic:—

Année.	Milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Recettes brutes.	Pertes.	Tonnes de marchandis. transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		$ c.	$ c.	$ c.		
1875-76	199	214,930 43	118,060 96	96,869 47	28,358	93,964
1876-77	199	228,595 25	130,664 92	97,930 33	41,039	93,478
1877-78	199	221,599 46	135,899 60	85,699 89	38,668	111,428
1878-79	199	223,313 12	125,855 99	97,457 21	38,923	105,046
1879-80	199	164,640 55	113,851 11	50,789 44	37,208	90,533
1880-81	199	228,259 97	137,267 54	90,922 43	48,315	118,436
1881-82	199	252,808 41	146,170 42	106,637 99	51,920	117,162
1882-83	199	236,428 13	144,504 12	91,924 01	51,841	118,988
1883-84	211	211,207 01	158,588 06	52,618 95	57,346	130,423
1884-85	211	216,744 34	155,584 36	61,159 98	57,913	120,374
1885-86	211	204,237 37	155,303 37	48,934 00	63,589	103,067
1886-87	211	229,639 95	158,365 62	71,276 33	59,603	131,246
1887-88	211	247,559 44	171,369 56	76,189 89	55,682	152,780
1888-89	211	266,485 85	160,971 78	105,524 07	52,604	133,099
1889-90	211	257,990 08	174,258 05	83,732 03	59,511	145,508
1890-91	211	289,706 38	157,442 69	132,263 69	51,065	139,389
1891-92	211	226,422 17	162,690 42	63,731 75	56,718	132,111
1893-94	211	226,891 06	158,533 83	68,857 23	53,577	123,727
1894-95	211	232,105 19	149,654 71	83,250 41	48,325	125,089
1895-96	211	225,138 56	146,476 54	78,662 02	46,395	122,586
1896-97	211	240,489 90	153,443 13	87,046 77	52,151	131,498
1897-98	211	231,418 74	158,950 61	72,468 13	57,539	156,510
1898-99	211	218,053 01	165,021 03	53,040 98	57,968	129,667
1899-1900	211	220,931 81	174,738 73	46,193 08	62,227	147,471
1900-01	211	261,766 24	193,833 48	67,882 76	73,696	157,793
1901-02	210	270,159 97	197,999 97	72,160 00	74,381	184,748
1902-03	209	269,737 82	217,714 24	41,923 58	80,582	205,265
1903-04	209	335,695 44	234,390 03	101,305 41	86,286	224,517
1904-05	209	370,464 44	217,330 61	153,133 83	75,969	235,194
1905-06	261	294,253 16	257,270 57	36,982 59	87,162	371,092
1906-07	267	282,148 50	215,534 97	67,713 53	67,144	232,256
1907-08	267	399,947 79	304,579 83	95,367 96	97,250	317,828
1908-09	267·5	400,330 00	311,319 63	69,010 78	106,090	332,758
1909-10	267·5	427,283 73	319,074 74	108,208 99	105,741	251,038
1910-11	267·5	424,104 00	337,419 55	86,684 45	108,263	356,761
1911-12	267·5	449,962 91	367,203 39	82,759 52	120,218	388,076
1912-13	267·5	489,972 34	389,474 07	100,498 27	122,784	433,888
1913-14	275·2	571,415 37	409,616 74	161,798 63	115,751	445,739

1906-7, neuf mois seulement.

CANAUX.

Le coût de la construction et de l'agrandissement des canaux, ainsi que des améliorations du fleuve et des lacs, au 31 mars 1914, étant comme suit:—

Route de Montréal au lac Supérieur.

—	Construction. primitive.	Agrandissement des canaux.	Amélioration du fleuve St-Laurent et des lacs.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Lachine	2,589,532 85	11,173,882 04	.....	13,763,414 89
Lac St-Louis	.....	.....	298,176 11	298,176 11
Canal Soulanges	7,777,675 02	.....	.....	7,777,675 02
Canal Beauharnois	1,636,690 26	.....	.....	1,636,690 26
Lac St-François	.....	.....	75,906 71	75,906 71
Canal Cornwall	1,945,624 73	5,297,179 48	.....	7,242,804 21
Canal Williamsburg	1,320,655 54	13,896 26	.....	1,334,551 80
Canal de la Pointe-Farran	.....	877,090 57	.....	877,090 57
Canal du Rapide-Plat	.....	2,158,242 00	.....	2,158,242 00
Canal des Galops	.....	6,121,213 70	.....	6,121,213 70
Rapides des Galops	.....	.....	1,039,895 65	1,039,895 65
Sections du fleuve St-Laurent	.....	.....	711,238 93	711,238 93
Chenal du Nord	.....	.....	1,718,778 83	1,718,778 83
Canal Murray	1,248,946 71	.....	.....	1,248,946 71
Canal Welland	7,693,824 03	21,749,473 88	.....	29,443,297 91
Canal du Saut-Ste-Marie	4,994,372 51	.....	.....	4,994,372 51
Totaux	29,207,321 65	47,390,977 93	3,843,996 23	80,442,295 81

Route de Lachine à Ottawa.

—	Construction. primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Ecluse de Sainte-Anne	134,456 51	1,035,759 12	1,170,215 63
Canaux de Carillon et Grenville	63,053 64	4,119,039 32	4,182,092 96
Canal de la Culbute (remplacé)	382,391 46	.....	382,391 46
Total	579,901 61	5,154,798 44	5,734,700 05

La construction par le gouvernement impérial n'est pas comprise; les archives se rapportant à ces travaux etaient conservées dans le bureau de l'artillerie à Montréal, et ont été détruites dans l'incendie de 1852.

Route d'Ottawa à Kingston.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Rideau	4,084,323 37	83,130 84	4,167,454 21
Canal Tay	489,599 23	.....	489,599 23
Total	4,573,922 60	83,130 84	4,657,053 44

Route de Saint-Jean, P.Q., à Sorel.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Chambly	637,056 76	94,639 76	731,696 52
Ecluse de Saint-Ours	121,537 65	5,690 91	127,228 56
Totaux	758,594 41	100,330 67	858,925 08

Route du lac Ontario à la baie Georgienne.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal de la Trent	13,611,034 95	.....	13,611,034 95
Totaux	13,611,034 95	.....	13,611,034 95

Route de l'océan Atlantique aux lacs Bras-d'Or.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Saint-Pierre—Cap-Breton	248,762 84	399,784 30	648,547 14
Totaux	248,762 84	399,784 30	648,547 14

TABLEAU comparatif du nombre de tonnes de fret qui ont passé par les canaux pendant les saisons de 1912 et de 1913.

Nom du canal.	Saison de 1913.	Saison de 1912.	Nombre de voyages des navires et bateaux ayant passé par les canaux.	
			Saison de 1913.	Saison de 1912.
	Tons.	Tons.		
Canal du Sault-Sainte-Marie	42,699,324	39,669,655	8,285	7,856
Canal Welland	3,570,714	2,851,915	3,229	2,905
Canaux du Saint-Laurent	4,302,427	3.477,188	11,656	11,006
Canal Chambly	555,602	618,415	3,197	3,705
Canal Saint-Pierre	71,514	74,809	1,337	1,213
Canal Murray	180,576	170,081	1,277	1,085
Canal de la rivière Ottawa	365,438	392,350	2,938	3,059
Canal Rideau	171,223	160,133	2,820	2,969
Canal de la Trent	55,800	77,150	3,666	3,998
St. Andrew's*	81,295	95,549	988	1,260
Totaux	52,053,913	47,587,245	39,393	39,056

*Ecluse et barrage sur la rivière rouge, entre Winnipeg et le lac Winnipeg. L'écluse et le barrage ont été construits par le ministère des Travaux publics qui les exploite.

TABLEAU indiquant les dates de clôture et d'ouverture des canaux pour la saison de 1913.

—	Ouverture de la navigation en 1913.	Fermeture de la navigation en 1913.
Lachine	22 avril	8 décembre.
Soulanges	24 "	7 "
Grenville	22 "	30 novembre.
Carillon	22 "	30 "
Sainte-Anne	22 "	4 décembre.
Chambly	22 "	1er "
St-Ours	15 "	30 novembre.
Cornwall	16 "	13 décembre.
Williamsburg. Pointe-Farran	15 "	16 "
Williamsburg. Rapide Plat	15 "	16 "
Williamsburg. Galops	15 "	16 "
Murray	10 "	10 "
Welland	15 "	18 "
Sault-Ste-Marie	13 "	14 "
Rideau. à Ottawa	1er mai	30 novembre.
Rideau. à Kingston	1er "	24 "
Trent. De Hastings au lac du Riz	9 juin	11 décembre.
Trent. Du lac du Riz à Peterborough	3 mai	18 "
Trent. De Peterborough à Lakefield	20 "	8 novembre.
Trent. Ecluse d'ascension hydraulique	20 "	8 "
Trent. De Lakefield à Bobcaygeon	26 avril	29 "
Trent. De Bobcaygeon à Rosedale	25 mai	29 "
Trent. Du lac Balsam au lac Simcoe	1er "	20 octobre.
Trent. Ecluse d'ascension de Kirkfield	1er "	20 "
Trent. Du lac Simcoe à Orillia	1er "	18 novembre.
Saint-Pierre	7 avril	9 janvier, 1914.

PARTIE IX

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER

EN VIGUEUR LE 31 MARS 1914

9-10 EDOUARD VII.

CHAP. 51.

Loi autorisant des subventions à l'effet d'aider à la construction des lignes de chemins de fer qui y sont mentionnées.

[*Sanctionnée le 4 mai 1910.*]

SA Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète:

1. Le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après; et, pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de $15,000 par mille, la dite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille. Subvention pour chemins de fer.

1. Pour une voie ferrée de 8 milles au plus depuis Tusket-Wedge jusqu'à un point situé sur le chemin de fer Halifax and Southweste n, à ou près Riverdale-Station, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 27.

2. A la Compagnie du chemin de fer Halifax and Southwestern, pour une voie ferrée depuis Lunenburg jusqu'à Bridgewater, en passant par Upper-La-Have, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 28, pour 12 milles au plus.

3. A la Inverness Railway and Coal Company pour une voie ferrée allant de Chéticamp à un endroit situé sur la ligne déjà construite

construite entre Broad-Cove et Point-Tupper, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 17, pour 37 milles au plus.

4. A la Margaree Coal and Railway Company pour 46 milles au plus d'une ligne de chemin de fer allant d'un point situé à ou près Orangedale, sur le chemin de fer Intercolonial, de là par la voie du côté est du lac Ainslie et de Sainte-Rosa, jusqu'à Chimney-Corner-Cove; et pour 4 milles au plus d'une voie ferrée allant d'un point sur l'Intercolonial entre Orangedale et Point-Tupper jusqu'à l'Anse-Caribou, sur la baie ou la rivière des Habitants, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 18, les dites subventions n'excédant pas en totalité 50 milles.

5. Pour une voie ferrée de un mille au plus allant d'un point sur le chemin de fer Dominion-Atlantic jusqu'à la jetée ou au quai du gouvernement à Canning, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 40 de 1907, article 1, alinéa 7.

6. Pour une voie ferrée de 11 milles au plus depuis le lac Brazil, sur le chemin de fer Dominion-Atlantic, jusqu'à Kemptville, Nouvelle-Ecosse, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 16.

7. A la Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic, pour une voie ferrée de 15 milles au plus allant de Centreville, sur le chemin de fer Dominion-Atlantic, dans une direction ouest jusqu'à Weston, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 30.

8. Pour une voie ferrée de 80 milles au plus, depuis un point situé sur le chemin de fer Intercolonial à ou près Dartmouth, dans le comté de Halifax, jusqu'à un point situé à ou près Deans-Settlement, dans le comté de Halifax, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 21.

9. Pour une voie ferrée de 52 milles au plus, depuis un point situé à ou près Deans-Settlement, dans le comté de Halifax, jusqu'à un endroit situé à ou près Melrose, dans le comté de Guysborough, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 22.

10. Pour une ligne de chemin de fer depuis un point à ou près New-Glasgow, dans le comté de Pictou, jusqu'à un endroit situé à ou près Melrose, dans le comté de Guysborough, et à partir d'un endroit situé à ou près Melrose jusqu'à Guysborough, dans le comté de Guysborough, avec une ligne d'embranchement jusqu'à Country-Harbour, dans le comté de Guysborough, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 23, la dite subvention étant en totalité pour 116 milles au plus.

11. A la Compagnie du chemin de fer International du Nouveau-Brunswick, pour 3 milles et demi de son chemin, étant la distance non couverte par la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 15.

12. Pour une voie ferrée à partir de Grand-Falls et allant jusqu'à Saint-Jean, N.-B., au lieu des subventions autorisées par

par le chapitre 40 de 1907, article 1, alinéas 2, 3 et 10, respectivement, et au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 69, pour 228 milles au plus.

13. Pour une ligne de chemin de fer d'au plus 18 milles, depuis Connors, au terminus du chemin de fer de Témiscouata, jusqu'à un point situé sur la frontière entre le Nouveau-Brunswick et Québec, au pied du Beau lac, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 40 de 1907, article 1, alinéa 25.

14. A la York and Carleton Railway Company, pour 9 milles au plus d'une ligne de chemin de fer à partir de sa tête de ligne actuelle jusqu'à un point sur le chemin de fer National Transcontinental, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 33.

15. Pour 28 milles au plus d'une voie ferrée à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Plaster-Rock, jusqu'à Riley-Brook, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 31.

16. A la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 102 milles depuis Paspébiac jusqu'à Gaspé, en suivant d'aussi près que possible le rivage, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, alinéa 9, pour une ligne entre les points susmentionnés.

17. A la Canadian Northern Quebec Railway Company pour 30 milles au plus d'une voie ferrée depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 11, pour une voie ferrée entre les points mentionnés ci-dessus.

18. Pour une ligne ferrée de 100 milles au plus allant de Roberval dans une direction ouest vers la Baie de James, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 9.

19. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour les voies ferrées suivantes:

a) De la station Valcartier à Sainte-Catherine, 3.8 milles au plus;

b) De la station de Valcartier allant vers Gosford, 5 milles et demi au plus;

c) De l'extrémité du 35e mille de l'embranchement de La-Tuque, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'aux chutes de La-Tuque, 5 milles au plus;

d) Des chutes de La-Tuque jusqu'à l'embouchure de la rivière Croche, 5 milles au plus;

e) Depuis un point sur l'embranchement de La-Tuque jusqu'au débarcadère du bateau à vapeur près de La-Tuque, 1.6 mille au plus;

f) De Hébertville à Saint-Joseph d'Alma, pour 10 milles au plus;

g) De Chicoutimi en se dirigeant vers le sud et le sud-est, pour 5 milles au plus;

les

les dites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéas 43, 44 et 72, respectivement, pour 35.9 milles au plus.

20. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick, pour une ligne de chemin de fer depuis la Jonction de la Chaudière jusqu'à un endroit situé à ou près la frontière internationale, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 25, pour 62 milles au plus.

21. A la Compagnie du chemin de fer des Cantons de l'Est, pour une ligne de chemin de fer de 36 milles au plus partant du chemin de fer Intercolonial à la Jonction de Saint-Léonard et allant jusqu'à Dudswell, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 41.

22. A la Compagnie du chemin de fer de l'Avenir et Melbourne, pour une ligne ferrée depuis Melbourne jusqu'à Drummondville, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 71, pour 28 milles au plus.

23. A la Compagnie du chemin de fer de Lotbinière et Mégantic, pour prolonger sa ligne de 50 milles au plus, vers le sud, depuis un point situé à un endroit près Lyster, dans le comté de Mégantic, jusqu'à ou vers un point situé à ou près Lime-Ridge, dans le township de Dudswell; et pour une voie ferrée de 30 milles au plus depuis un point sur la ligne de la dite compagnie, dans le township d'Inverness, jusqu'à un point situé au ou près le pont sur le fleuve Saint-Laurent, à ou près Québec; au lieu des subventions autorisées par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 19, étant en totalité pour 80 milles au plus.

24. Pour une voie ferrée de 60 milles au plus depuis Joliette jusqu'au ou près le lac Manuan, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 57 de 1903, article 2, alinéa 9.

25. Pour une voie ferrée allant de Saint-Joachim vers les Sept-Iles, y compris des embranchements sur la Malbaie et la Baie Saint-Paul, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, alinéa 11, pour 170 milles au plus.

26. Pour une voie ferrée de 15 milles au plus depuis un point à ou près la station de Sainte-Agathe-des-Monts et allant vers le township de Howard, dans le comté d'Argenteuil, en passant près du lac Saint-Joseph et Sainte-Marie, dans une direction sud, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 26.

27. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Ha! Ha!, pour une voie ferrée de 24 milles au plus, depuis un point à ou près le village de Jonquières jusqu'à la Baie des Ha! Ha!, en passant par le village de Laterrière, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 24.

28. A la St. Mary and Western Ontario Railway Company pour 36 milles au plus d'une voie ferrée entre Embro et Exeter, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 60.

29. A la Compagnie de chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord, pour les lignes ferrées suivantes (les dites subventions

tions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 5, pour 194 milles au plus):

a) à partir d'un point sur la ligne du chemin de fer de la dite compagnie entre Little-Current et Sudbury et allant dans une direction ouest vers le chemin de fer Central d'Algoma à la Baie-d'Hudson, pour 76 milles au plus;

b) à partir de Little-Current et de là traversant le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Stanley, et de là à Sudbury, pour 88 milles au plus;

c) à partir d'un point à ou près Sudbury, dans une direction nord, pour 30 milles au plus.

30. A la Compagnie de chemin de fer Central d'Algoma à la Baie-d'Hudson, pour les voies ferrées suivantes (les dites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 43 de 1906, article 1, alinéa 2, et le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 61, n'excédant pas en totalité 275 milles):

a) à partir de Sault-Sainte-Marie jusqu'à un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique entre les stations de White-River et de Dalton, dans le district d'Algoma, pour 200 milles au plus;

b) à partir de Michipicoten-Harbour, lac Supérieur, et allant vers la ligne mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour 25 milles au plus;

c) à partir d'un point situé sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et allant, dans une direction nord, vers le chemin de fer National-Transcontinental, pour 50 milles au plus.

31. A la compagnie dite The Bracebridge and Trading Lake Railway Company, pour 16 milles au plus d'une voie ferrée allant depuis Bracebridge, dans le Muskoka, jusqu'à un endroit situé à ou près Baysville, Ontario, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 8.

32. A la Lac-Seul, Portage-du-Rat and Keewatin Railway Company, pour 22 milles au plus d'une voie ferrée à partir d'un point situé à ou près Kenora et allant jusqu'au chemin de fer National-Transcontinental, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 63, pour 18 milles.

33. A la Canadian Northern Quebec Railway Company, pour 65 milles au plus d'une voie ferrée entre Montréal et Hawkesbury, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 48.

34. A la Nipigon Railway Company, pour les lignes de chemins de fer suivantes (les dites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 4, pour 80 milles au plus):

a) à partir d'un endroit situé à ou près la station de Nipigon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au lac Nipigon, pour 30 milles au plus;

b) à partir d'un endroit situé sur la baie de Nipigon, sur le lac Supérieur jusqu'à un point situé à l'ouest du lac Helen, sur la ligne du dit chemin de fer de Nipigon, pour 3 milles et demi au plus;

c)

c) à partir d'un endroit situé sur la ligne du dit chemin de fer de Nipigon, à ou près le passage de la rivière des Français, jusqu'à un point situé sur le lac Jesse, par voie de Cameron's Falls, pour 1 mille et demi au plus;

d) à partir d'un endroit situé sur la rive nord du lac Nipigon, en allant vers le nord, pour 45 milles au plus;

35. A la Ontario Northern and Timagami Railway Company, pour 50 milles au plus d'une voie ferrée à partir d'un point à ou près Sturgeon-Falls, dans une direction nord-ouest, jusqu'à un point situé sur la rive occidentale du lac Timagami, dans le district de Nipissing, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 6.

36. Pour une ligne de chemin de fer de 41 milles au plus, à partir de Sharbot-Lake ou Bathurst-Station, dans la province de l'Ontario, ou d'un endroit situé entre ces deux points, en passant par le village de Lanark, jusqu'à Carleton-Place, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 3.

37. A la Erié, London and Tillsonburg Railway Company, pour une voie ferrée de 35 milles au plus entre Port-Burwell et London, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 29.

38. A la Toronto, Lindsay and Pembroke Railway Company, pour une voie ferrée de 51 milles au plus entre Golden-Lake et Bancroft, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, alinéa 41.

39. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour une ligne de chemin de fer de 101 milles au plus, entre Kingston et Ottawa, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, alinéa 19.

40. A la Pacific Northern and Omineca Railway Company, pour 110 milles au plus d'une voie ferrée à partir d'Edmonton, et allant dans une direction nord-ouest, à ou vers la rivière La Paix, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 51.

41. A la Southern Central Pacific Railway Company, pour les lignes de chemin de fer suivantes (les dites subvention étant autorisées au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 37, pour 50 milles au plus):

a) à partir d'un point situé à deux milles à l'ouest de Pincher-Station, sur l'embranchement de la Passe du Nid-de-Corbeau du chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant dans une direction nord-est, pour 10 milles au plus;

b) à partir d'un point situé à deux milles à l'ouest de Pincher-Station, sur l'embranchement de la Passe du Nid-de-Corbeau du chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant dans une direction sud-ouest, pour 40 milles au plus.

42. A la Kettle River Valley Railway Company, pour les lignes de chemin de fer suivantes (les dites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 40 de 1907, article 1, alinéa 18, et le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéas

alinéas 58 et 59, respectivement, n'excédant pas en totalité 300 milles):

a) à partir de Midway jusqu'à une jonction avec la Nicola, Kamloops and Similkameen Railway Company, près Merritt, pour 250 milles au plus;

b) à partir d'un point situé sur la ligne du chemin de fer de la compagnie, près la rivière Coldwater, jusqu'à un point situé sur la rivière Fraser, pour 50 milles au plus.

43. A la Compagnie du chemin de fer Central de Kootenay, pour une ligne de chemin de fer à partir de Golden et allant vers la frontière internationale, en passant par Windermere et Fort-Steele; de là traversant le chemin de fer de la Passe du Nid-de-Corbeau, à ou près Elko, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, alinéa 31, pour 186 milles au plus.

44. A la Compagnie de chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo, pour 24 milles au plus d'une ligne de chemin de fer à partir d'un point situé sur sa voie principale, à ou près Duncan et allant jusqu'au lac Cowichan, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 67.

45. Pour une ligne de chemin de fer de 200 milles au plus, depuis Montréal jusqu'à un point sur le chemin de fer National-Transcontinental, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 49;

46. A la Compagnie du chemin de fer de la Rivière-Petite-Nation, pour 30 milles au plus d'une voie ferrée allant de Papineauville, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, vers le lac Nominingue, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, alinéa 70.

2. Dans la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression «coût» signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur toute ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucune autre aide, mais ne comprend pas le prix de revient de l'équipement du chemin de fer ni le prix de revient des installations de tête de ligne, ni celui des terrains nécessaires pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne de chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, ainsi qu'un examen soigné du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer. «Coût» défini.

3. Les subventions par la présente loi autorisées pour aider à la construction de tout chemin de fer, sont payables sur le fonds Comment seront payées les subventions.

fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'en soit autrement statué d'une manière formelle dans la présente loi, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être acquittées comme suit:

a) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée; ou

b) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise; ou

c) d'après évaluations courantes des travaux, appuyées du certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille dollars; ou

d) dans le cas des alinéas *b*) et *c*), partie d'une manière, partie de l'autre.

Conditions.

4. Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice de compagnies dénommées, sont, lorsque accordées par le Gouverneur en conseil, attribuées à ces compagnies respectivement; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établissent à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et achever les dits chemins de fer respectivement; tous les chemins de fer pour la construction desquels des subventions sont accordées, à moins qu'ils ne soient déjà commencés, doivent être commencés dans les deux ans à compter du premier jour d'août 1910 et achevés dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, lequel délai sera fixé par le Gouverneur en conseil; et ils doivent être ainsi construits en conformité des descriptions, devis et conditions agréés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et énoncés dans un traité conclu dans chaque cas par la compagnie avec le ministre, traité que le dit ministre, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure; et le tracé et l'emplacement de ces chemins de fer subventionnés sont aussi assujétis à l'approbation du Gouverneur en conseil.

Droits de circulation.

5. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que la Commission des chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, des arrangements relatifs aux transports et autres endroits de nature à assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec le chemin de fer ainsi subventionné, des facilités raisonnables et justes pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables pour les transports avec les compagnies en correspondance, et un tarif uniforme par mille, entre tous ces chemins de fer

fer en correspondance; et la dite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par les compagnies ou sur les chemins de fer par le présent subventionnés; mais toute décision de la dite commission rendue sous le régime du présent article peut en tout temps être modifiée ou rescindée par le Gouverneur en conseil selon qu'il juge juste et à propos. Restriction.

6. Toute compagnie recevant une subvention sous le régime de la présente loi, et ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui dirige ou exploite un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer ainsi subventionné, sont tenus de fournir chaque année au gouvernement du Canada le transport de ses employés, fournitures, matériaux et dépêches, sur la partie des lignes pour laquelle cette subvention a été reçue, et de fournir, chaque fois qu'ils en sont requis, des bureaux ambulants convenablement aménagés pour le service des dépêches; et ces transports et service se feront aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel se fera ce service et la compagnie qui l'effectuera, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes de la présente loi. Transport des fournitures du gouvernement, etc.

7. A l'égard de tous les chemins de fer subventionnés par la présente loi, la compagnie qui en aucun temps possède ou exploite quelqu'un de ces chemins de fer doit, quand elle en est requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, les livres, comptes et pièces comptables établissant le coût de la construction du chemin de fer et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes. Production des comptes.

8. Le Gouverneur en conseil peut exiger, comme condition des subventions autorisées par la présente loi, que la compagnie emploie pour sa voie des rails et attaches d'acier neufs fabriqués au Canada, et achète de fournisseurs canadiens les matériaux et fournitures nécessaires à la construction du chemin de fer, le matériel roulant nécessaire au premier équipement du chemin de fer, si pareils rails, attaches, matériaux, fournitures et équipement peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux est le juge. Rails d'acier fabriqués en Canada.

9. Dès qu'a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par la présente loi, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux Mode de paiement de certaines subventions de chemin de fer.

et

et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet du dit contrat et qu'il a dûment considéré la configuration physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après le dit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est; et la quotité restante de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par le Gouverneur en conseil sur la proposition du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport et certificat du dit ingénieur en chef; pourvu—

Restriction.

a) que le coût estimatif tel que certifié ne soit pas en moyenne inférieur à $18,000 par mille pour la totalité de la longueur subventionnée;

b) qu'il ne soit versé aucune somme si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type stipulé au contrat passé avec la compagnie;

c) que la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de $6,400 par mille.

2 GEORGE V

CHAP. 7.

Loi à l'effet d'aider à la construction du Canadian Northern Alberta Railway.

[*Sanctionnée le 1er avril 1912.*]

Préambule.

CONSIDÉRANT que par le chapitre 6 des lois de 1910, le Gouverneur en conseil a été autorisé à donner de l'aide pour la construction de la ligne du chemin de fer de la Canadian Northern Alberta Railway Company, ci-après désignée par l'expression «la Compagnie», en garantissant le principal et l'intérêt des obligations, débentures, débentures-actions ou autres valeurs de la Compagnie, jusqu'à concurrence de treize mille dollars par mille pour les premiers cinquante milles de la ligne ainsi subventionnée, et, pour le reste de ladite ligne, jusqu'à concurrence de vingt-cinq mille dollars par mille, sans dépasser en totalité cent cinquante milles ainsi qu'énoncé à ladite loi, et le Gouverneur en conseil, conformément à ladite autorisation, a accordé ladite aide en conséquence; Et considérant que la Compagnie est autorisée, sous le régime de ladite loi à construire et mettre en service une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Edmonton ou Strathcona jusqu'à un point dans la Colombie-Britannique à ou près la Yellowhead Pass, et jusqu'à cinquante milles à l'ouest de la frontière de ladite province: A ces causes, Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète:

Titre abrégé.

1. La présente loi peut être citée sous le titre *Loi de subvention au Canadian Northern Alberta Railway, 1912.*

Subvention autorisée.

2. Sa Majesté au nom du Dominion du Canada, ci-après appelé «le Dominion», peut aider à la construction et à l'achèvement d'une ligne de chemin de fer de la Compagnie s'étendant depuis un point sur la ligne du chemin de fer de la Compagnie jusqu'à cent cinquante milles vers l'ouest à partir

Ligne de chemin de fer

subventionnée.

partir de Saint-Albert, et allant de là dans une direction ouest jusqu'à la frontière de la province de la Colombie-Britannique à ou dans la Yellowhead Pass, soit un parcours d'au plus cent quinze milles, en garantissant le principal et l'intérêt des obligations, débentures, débentures-actions ou autres valeurs, ci-après appelées «valeurs» et garanties telles que susdit, de la Compagnie, jusqu'à concurrence de trente-cinq mille dollars par mille de ladite ligne de chemin de fer ainsi subventionnée, sans dépasser en totalité cent cinquante milles; l'intérêt sur lesdites valeurs devant être versé au taux de trois et demi pour cent par année, payable semestriellement, et le principal être remboursable dans cinquante ans à compter de la date de la présente loi.

Nature de la subvention.

Garantie.

3. Lesdites valeurs ainsi garanties seront assurées par un ou plusieurs actes de trust par voie de mortgage ou de charge en faveur d'un ou de plusieurs fiduciaires agréés par le Gouverneur en conseil, lequel ou lesquels actes de trust constitueront respectivement un premier mortgage ou une première charge grevant ladite ligne de chemin de fer ainsi subventionnée, ainsi que l'emplacement de la voie, les terrains des gares, ou autres immeubles et intérêts dans ces immeubles, les constructions et autres structures et améliorations, le matériel roulant et l'équipement, l'outillage, les machines, outils, fournitures, matériaux et autres biens mobiliers actuels et à venir, acquis pour les objets de ladite ligne ainsi subventionnée, et se rattachant à l'exploitation, aux réparations et à l'entretien de ladite ligne, de même que les taxes, recettes et revenus de la Compagnie provenant ou devant provenir de ladite ligne ainsi que les droits, privilèges, concessions et pouvoirs que possède ou possédera ci-après la Compagnie relativement à ladite ligne et se rattachant à son exploitation, à son entretien et à ses réparations.

Première hypothèque.

Nature des valeurs et formes des actes, etc.

4. La nature des valeurs à être garanties suivant que susdit et la forme qu'elles devront revêtir, ainsi que la forme et les conditions du ou des actes de trust qui doivent en assurer le remboursement, et les époques et le mode d'émission des valeurs et la disposition des sommes à être ainsi prélevées, par vente, nantissement ou autrement, en attendant la dépense de ces deniers pour les objets de la ligne de chemin de fer ainsi subventionnée, et le mode et la manière dont s'effectuera la garantie, devront être celles qu'approuve le Gouverneur en conseil; et ces termes, dispositions et conditions peuvent être inclus dans ce ou ces actes de trust suivant que le Gouverneur en conseil le juge à propos ou nécessaire.

Signature de la garantie.

5. Ladite garantie sera revêtue du seing du Ministre des Finances, ou du fonctionnaire à qui le Gouverneur en conseil déléguera la mission de la signer; et, une fois cette signature

ture donnée, le Dominion sera responsable comme garant, du remboursement du capital et du versement des intérêts des valeurs ainsi garanties, en conformité de leur teneur, et lesdits remboursement et versement deviendront une charge sur le Fonds du revenu consolidé du Canada. Effet.

6. Toutes sommes payées par le Dominion, en exécution de la garantie établie par la présente loi sont réputées payées en extinction de l'obligation du Dominion, mais non pas en satisfaction de celle de la Compagnie du chef des valeurs ainsi garanties, ou du chef de tout acte de trust qui en assure le remboursement et les sommes ainsi payées sont réputées encore garanties par lesdites valeurs et ledit acte de trust, et le Dominion se trouve subrogé dans et à tous les droits des détenteurs desdites valeurs, dont le principal ou les intérêts auront été remboursés ou servis par le Dominion, et ce dernier prendra en tous points, à l'égard des sommes ainsi payées et jusqu'à concurrence des sommes par lui versées, la position de détenteur de valeurs restées en souffrance. Sommes payées par le gouvernement en exécution de la garantie.

7. La décision du Gouverneur en conseil relative à la longueur de ladite ligne de chemin de fer à être ainsi subventionnée pour les objets de la présente loi, est finale. Longueur de la ligne.

8. Les livres de la Compagnie doivent être en tout temps accessibles à l'examen pour le Dominion par toute personne déléguée à cette mission par le Gouverneur en conseil ou le Ministre des Finances. Inspection des livres.

9. La Canadian Northern Railway Company doit, par garantie contenue dans le ou lesdits actes de trust ou dans quelque autre document consenti entre le Gouverneur en conseil ou le Ministre des Finances et la Compagnie en dernier lieu nommée, en la forme qu'approuvera le Gouverneur en conseil, garantir au Dominion le paiement régulier par la Compagnie du principal et de l'intérêt de toutes valeurs émises et garanties sous le régime des dispositions de la présente loi, selon la teneur et l'effet desdites valeurs respectivement, et en conformité des termes du ou desdits actes des trusts, et elle doit aussi garantir au Dominion le paiement régulier par la Compagnie de toute perte subie par le Dominion ou de toute dépense faite par ce dernier pour la mise en vigueur, sur défaut par la Compagnie de ce faire, des stipulations du ou desdits actes de trust contre la ligne de chemin de fer et les dépendances qui y sont mortgagées et assujéties. Garantie de la Canadian Northern Ry. Co.

10. La ligne ainsi aidée telle qu'énoncée et décrite à l'article 2 de la présente loi, sera construite et achevée d'après les devis qui suivent: Types de construction.

Les ponts au-dessus des rivières ou des larges cours d'eau seront en béton et en acier et seront construits conformément Ponts.

ment aux devis régissant la construction des ponts du type fort tels qu'établis par le ministère des Chemins de fer et Canaux en mil neuf cent huit.

Ponts sur chevalets.

Les ponts en pilotis ou en chevalets pourront être construits sur de faibles cours d'eau qui peuvent être contrôlés au moyen de ponceaux, lesdits ponceaux devant être construits après la mise en service de la ligne dans un temps raisonnable dont le Gouverneur en conseil demeurera le seul juge.

Ponceaux.

Rails.

La ligne de chemin de fer sera pourvue de rails d'acier d'au moins quatre-vingts livres la verge linéaire—avec des attaches normales.

Courbes et rampes.

La courbe maxima sera d'un rayon de sept cent seize pieds au plus, et les pentes contre le trafic allant vers l'est ne dépasseront pas cinq dixièmes d'un pour cent ou 26.40 pieds par mille; ou six dixièmes d'un pour cent ou 31.68 pieds par mille, contre le trafic allant vers l'ouest; mais dans des conditions exceptionnelles, du consentement du Gouverneur en conseil, un rayon moindre de courbe et des pentes plus raides peuvent être permis, sur la recommandation de l'ingénieur en chef du ministre des Chemins de fer et Canaux avec l'approbation du ministère des Chemins de fer et Canaux, mais dans aucun cas la courbe ne pourra dépasser un rayon de cinq cent soixante et treize pieds ni les rampes le maximum de 52.80 pieds au mille.

2 GEORGE V.

CHAP. 8.

Loi à l'effet d'aider à la construction du Canadian Northern Alberta Railway.

[*Sanctionnée le 1er avril 1912.*]

SA Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète-:

1. La présente loi peut être citée sous le titre, *The Canadian Northern Alberta Railway Act, 1912.* Titre abrégé.

2. L'aide que, sous le régime de la loi *The Canadian Northern Alberta Railway Act, 1910,* (ci-après appelée «ladite loi»), le Gouverneur en conseil a été autorisé à accorder à la Canadian Northern Alberta Railway Company, (ci-après appelée «la Compagnie»), relativement à la construction des cent cinquante milles de la ligne de chemin de fer y décrite (ci-après appelée «l'ancienne ligne») peut, nonobstant toute disposition de ladite loi, être appliquée aux premiers cent cinquante milles de la ligne de chemin de fer de la Compagnie présentement construite ou tracée et allant de Saint-Albert, dans la province d'Alberta, dans une direction généralement occidentale vers la Yellowhead Pass, ces cent cinquante milles en dernier lieu mentionnés étant désignés dans la présente loi par le nom «la nouvelle ligne». L'aide à la Compagnie peut être appliquée à la nouvelle ligne.

3. Le Gouverneur en conseil peut faire exécuter par le Ministre des Finances, ou par tel autre fonctionnaire que le Gouverneur en conseil peut désigner, un acte, en la forme approuvée par le Gouverneur en conseil, supplémentant l'acte de trust par voie de mortgage ou de charge, fait sous le régime de ladite loi et daté du vingt-deuxième jour de mars mil neuf cent onze (en la présente loi appelé le mortgage original) dans le but de donner effet aux dispositions de la présente loi. Exécution de mortgage.

Les valeurs déjà émises seront une charge sur la nouvelle ligne.

4. Dès l'exécution de pareil acte par la Compagnie et le Ministre des Finances, ou l'autre fonctionnaire ci-dessus mentionné, les valeurs émises sous l'empire du mortgage original, constitueront une charge sur la nouvelle ligne au lieu de l'être sur l'ancienne ligne, et le produit des valeurs garanties émises sous l'empire du mortgage original sera dès lors appliqué à la construction de la nouvelle ligne.

Les fiduciaires passent l'acte.

5. Les fiduciaires du mortgage original doivent s'entendre avec la Compagnie et le Gouverneur en conseil pour passer ou faire passer l'acte supplémentaire susmentionné.

Modification du contrat pour la construction.

6. Lors de l'adoption de la présente loi, le contrat fait entre Sa Majesté le Roi et la Compagnie, portant la date du deuxième jour de septembre mil neuf cent onze, relativement à la construction de la ligne de chemin de fer aidée sous le régime de ladite loi, peut être modifié par les parties au contrat de manière à pourvoir à la construction et à l'achèvement de la nouvelle ligne au lieu de la ligne y mentionnée, et les différentes parties audit contrat ainsi qu'au mortgage original ont par la présente loi autorité et pouvoir de passer les différents documents et d'apporter les différentes modifications qui sont nécessaires pour mettre à effet les intentions de la présente loi.

2 GEORGE V.

CHAP. 9.

Loi à l'effet d'autoriser l'octroi d'une subvention à la Canadian Northern Pacific Railway Company pour aider à la construction du chemin de fer y mentionné.

[*Sanctionnée le 1er avril 1912.*]

SA Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète:

1. La présente loi peut être citée sous le titre *Loi de subvention au Canadian Northern Pacific Railway.* Titre.

2. Le Gouverneur en conseil peut accorder une subvention de douze mille dollars par mille à la Canadian Northern Pacific Railway Company pour aider à la construction d'un chemin de fer depuis un point à la Passe de la Tête Jaune jusqu'à Vancouver et à l'embouchure de la rivière Fraser, n'excédant pas cinq cent vingt-cinq milles. Subvention autorisée.

3. Ladite subvention sera payable à même le Fonds du revenu consolidé du Canada et peut, au choix du Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être payée comme suit: Mode et conditions de paiement.

a) lors de l'achèvement des travaux subventionnés; ou

b) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles du chemin de fer, en proportion du coût de ladite section complétée comparativement au coût de toute l'entreprise; le coût, pour les fins de ce paragraphe, devant être déterminé par le Gouverneur en conseil; ou

c) d'après les évaluations courantes des travaux appuyées du certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille dollars; ou

d)

d) dans le cas des alinéas *b*) et *c*) partie d'une manière, partie de l'autre,

Délai pour la construction.

4. Ledit chemin de fer, à moins qu'il ne soit déjà commencé, devra être commencé dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août mil neuf cent douze, et devra être complété dans un délai raisonnable, n'excédant pas quatre ans à dater du premier jour d'août, qui sera fixé par le Gouverneur en conseil, et devra être aussi construit conformément aux descriptions, conditions et devis approuvés par le Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans un contrat entre la compagnie et ledit ministre, lequel contrat le Ministre, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, est par les présentes autorisé à conclure. Le tracé dudit chemin de fer sera subordonné à l'approbation du Gouverneur en conseil.

Contrat pour la construction.

Tracé.

Transport d'articles du gouvernement.

5. Ladite compagnie, ses successeurs et ayants droit, et toute personne ou compagnie contrôlant ou exploitant ledit chemin de fer en tout ou en partie, devra chaque année fournir au gouvernement du Canada le transport des hommes, fournitures et matériaux et malles sur la partie du chemin de fer pour laquelle elle a reçu ladite subvention, et chaque fois qu'elle en sera requise, elle devra procurer des wagons-poste convenablement équipés pour ce service postal; et ce transport et ce service devront être exécutés aux taux qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera exécuté et la compagnie qui l'exécutera, et dans le cas de différend, alors aux taux qui seront approuvés par la commission des Chemins de fer pour le Canada; et pour effectuer le paiement de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent, par année, sur le montant de la subvention reçue par la compagnie sous le régime de la présente loi.

Production des comptes.

6. En ce qui concerne le chemin de fer pour lequel ladite subvention est accordée, la compagnie qui à toute époque en aura la propriété ou l'exploitation devra, lorsqu'elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, tous les livres, comptes et pièces comptables établissant le coût de la construction du chemin de fer, le coût de son exploitation ainsi que ses recettes.

Rails d'acier matériaux et matériel roulant fabriqués au Canada.

7. Le Gouverneur en conseil pourra exiger, comme condition de la subvention autorisée par la présente loi, que la compagnie emploie pour sa voie des rails et attaches d'acier neufs fabriqués en Canada, et qu'elle achète de fournisseurs canadiens les matériaux et fournitures nécessaires à la construction du chemin de fer, et le matériel roulant nécessaire au

au premier équipement du chemin de fer, si ces rails, attaches, matériaux, fournitures et équipement peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux sera le juge.

2 GEORGE V.

CHAP. 48.

Loi autorisant des subventions pour aider à la construction des lignes de chemins de fer et des ponts qui y sont mentionnés.

[*Sanctionnée le 1er avril 1912.*]

SA Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète:

1. La présente loi peut être citée sous le titre : *Loi des Subventions aux chemins de fer, 1912.* Titre abrégé.

2. Le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne. plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après; et, pour aider à la construction de chacune desdites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de $15,000 par mille, ladite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille. Subventions pour chemins de fer.

1. Pour une ligne de chemin de fer, de 30 milles au plus, allant de Liverpool, par voie de Milton, jusqu'à Caledonia, Nouvelle-Ecosse, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 40 de 1907, article 1, item 5.

2. Pour une ligne de chemin de fer de 228 milles au plus, de Saint-Jean à Grand-Falls, Nouveau-Brunswick, à l'exclusion d'un pont de chemin de fer sur la rivière Kennebecasis, à ou près la pointe Perry, et de deux ponts de chemin

de

de fer sur la rivière Saint-Jean, l'un à ou près Mistake et l'autre à ou près Andover; au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 12.

3. A la Compagnie de chemin de fer de l'Avenir et Melbourne, pour une ligne de chemin de fer, de 28 milles au plus, depuis Melbourne jusqu'à Drummondville, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 22.

4. A la Compagnie de chemin de fer de la baie des Ha! Ha! pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) à partir d'un point situé sur le chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, dans le township de Jonquières, à ou près Saint-Mathias, jusqu'à la baie des Ha! Ha!, pour 20 milles au plus,

b) depuis la jonction Labrosse jusqu'à la rivière Saguenay, en allant vers le nord à travers la ville de Chicoutimi; pour 5 milles au plus;

c) depuis la jonction de La Terrière, en allant vers le sud, jusqu'au lac Kenogami en passant par le village de La Terrière; pour 12 milles au plus;

d) à partir d'un point sur le chemin de fer de la baie des Ha! Ha!, au village de Bagotville ou des environs, en allant vers l'est jusqu'au village de Saint-Alexis; pour 3 milles au plus;

lesdites subventions alinéas *a*), *c*) et *d*) étant autorisées au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 27; et la subvention alinéa *b*) étant autorisée au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 19, alinéa *g*); pour 40 milles au plus en totalité.

5. Pour une ligne de chemin de fer, de 15 milles au plus, depuis un point à ou près la station de Sainte-Agathe-des-Monts et allant vers le township de Howard dans le comté d'Argenteuil, en passant près le lac Saint-Joseph et Sainte-Marie, dans une direction sud, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, item 26.

6. A la Compagnie de chemin de fer Interprovincial et de la Baie James, pour une ligne de chemin de fer, de 50 milles au plus, à partir d'un point sur le chemin de fer de Colonisation du lac Témiscamingue, à ou près Témiscamingue, jusqu'à ou vers la rivière des Quinze; au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 42.

7. A la Canadian Northern Quebec Railway Company, pour 30 milles au plus, d'une voie ferrée depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 17.

8. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au Saguenay, pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) de Saint-Joachim, vers le nord-est, pour 62.8 milles au plus;

b)

b) à partir d'un point situé à 62.8 milles au nord-est de Saint-Joachim en allant vers les Sept Iles; pour 107.2 milles au plus;

lesdites subventions étant autorisées au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 25; pour 170 milles au plus en totalité.

9. Pour une ligne de chemin de fer de 200 milles au plus, à partir d'un point à ou près Montréal, jusqu'à un point à ou près le mille 837 à l'ouest de Moncton sur le chemin de fer National Transcontinental, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 45.

10. A la Compagnie de chemin de fer Central d'Algoma à la Baie d'Hudson pour les voies ferrées suivantes:

a) à partir de Sault-Sainte-Marie jusqu'à un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique entre les stations de White-River et de Dalton, dans le district d'Algoma, pour 200 milles au plus;

b) à partir de Michipicoten-Harbour, lac Supérieur, et allant vers la ligne mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour 25 milles au plus;

c) à partir d'un point situé sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et allant, dans une direction nord, vers le chemin de fer National Transcontinental, pour 50 milles au plus;

lesdites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 30; n'excédant pas en totalité 275 milles.

11. A la Algoma Eastern Railway Company, ci-devant la Compagnie de chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord, pour les lignes de chemin de fer suivantes;

a) à partir d'un point sur la ligne du chemin de fer de ladite compagnie entre Little-Current et Sudbury, et allant dans une direction ouest vers le chemin de fer Central d'Algoma à la Baie-d'Hudson, pour 76 milles au plus;

b) à partir d'un point à ou près Sudbury, dans une direction nord, pour 30 milles au plus.

lesdites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 29, alinéas *a*) et *c*) respectivement; n'excédant pas en totalité 106 milles.

12. A la Tilsonburg, Lake Erie and Pacific Railway Company, pour une ligne de chemin de fer, de 35 milles au plus, d'Ingersoll à Stratford, ou jusqu'à un point sur le chemin de fer le Grand Tronc entre Berlin et Stratford, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 40 de 1907, article 1, item 12.

13. A la Lac-Seul, Portage-du-Rat and Keewatin Railway Company, pour 22 milles au plus, d'une voie ferrée à partir d'un point situé à ou près Kenora et allant jusqu'au chemin de fer National Transcontinental, au lieu de la subvention

vention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 32.

14. A la Toronto, Lindsay and Pembroke Railway Company, pour une ligne de chemin de fer, de 51 milles au plus, depuis Golden-Lake jusqu'à Bancroft, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 38.

15. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer, de 35 milles au plus, à partir d'un point à ou après Teulon jusqu'à un point situé sur la rivière Icelandic, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 27.

16. A la Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company, pour une ligne de chemin de fer, de 100 milles au plus, à partir de Vancouver par voie des Second-Narrows de Burrard-Inlet, en allant vers le nord, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, item 55.

17. A la Kootenay Central Railway Company, pour les lignes ferrées suivantes;

a) à partir de Golden, par voie de Windermere et Fort-Steele jusqu'à un point sur le British Columbia Southern Railway, à ou près Jukeson, n'excédant pas 175 milles;

b) à partir d'un point sur le British-Columbia Southern Railway, à ou près Caithness, en allant vers la frontière Internationale; n'excédant pas 25 milles;

lesdites subventions étant autorisées au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 43, n'excédant pas en totalité 200 milles.

18. A la Kettle River Valley Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir de ou de près Grand-Forks jusqu'à un point situé à 50 milles en remontant le bras nord et le bras est ou ouest du bras nord de la rivière Kettle, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, item 1, pour 50 milles au plus.

19. A la Esquimalt and Nanaimo Railway Company, pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) de Wellington à Albani; pour 60 milles au plus;

b) à partir d'un point à ou près McBride-Junction jusqu'au village de Sandwich ou vers ce village, pour 45 milles au plus;

c) à partir du village de Sandwich jusqu'à la rivière Campbell; pour 38 milles au plus;

lesdites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 40 de 1907, article 1, item 20, et par le chapitre 63 de 1908, article 1, item 35; n'excédant pas en totalité 143 milles.

20. Pour une ligne de chemin de fer allant d'un point situé sur le chemin de fer Esquimalt and Nanaimo, près de la rivière Campbell, vers Fort-George, sur la ligne du chemin de fer Grand Trunk Pacific, au lieu de la subvention autorisée par

par le chapitre 63 de 1908, article 1, item 54; pour 100 milles au plus.

21. A la Fredericton and Grand Lake Cool and Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial à Gibson, jusqu'à ou près Minto, ainsi qu'une ligne d'embranchement depuis un point sur le chemin de fer ci-dessus mentionné jusqu'à Marysville, n'excédant pas 35 milles.

22. A la Great Northern Mining and Railway Company, Limited, pour une ligne de chemin de fer depuis la rivière Little à travers Belle Marche jusqu'à Eastern-Harbour; n'excédant pas 3 milles.

23. A la Southampton Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Millville jusqu'à un point sur la rivière Saint-Jean, près le pont Pokiok; n'excédant pas 13 milles.

24. A la Northern New-Brunswick and Seabord Railway Company, pour une ligne de chemin de fer depuis les mines Drummond, à Austin-Brook, un bras de la rivière Nepisiquit en amont de Great-Falls, dans le comté de Gloucester, jusqu'à un point sur le chemin de fer Intercolonial et depuis ce point jusqu'à Alston-Point, sur le côté nord, ou jusqu'à Caron-Point, sur le côté sud de l'entrée de Bathurst-Harbour, dans ledit comté; n'excédant pas 26 milles.

25. A la North Shore Railway Company, pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) à partir d'un point à ou près Adamsville, dans le comté de Kent, jusqu'à un point à ou près Snowshoe-Lake, dans ledit comté, se reliant au chemin de fer Grand Trunk Pacific; pour 20 milles au plus;

b) depuis Beersville, dans le comté de Kent, par voie de Roxton, jusqu'à un point à ou près Richibucto-Head, dans ledit comté; pour 20 milles au plus;

n'excédant pas en totalité 40 milles.

26. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Rosevale, dans le comté d'Albert, jusqu'à Stoney-Creek, dans ledit comté, et delà jusqu'à la cité de Moncton; pour 22 milles au plus.

27. A la Quebec Central Railway Company, pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) pour un prolongement de sa ligne de chemin de fer à partir d'un point (à 30 milles de Saint-George) dans la paroisse de Sainte-Justine, comté de Dorchester, jusqu'à un point dans la paroisse de Sainte-Sabine, dans le comté de Bellechasse, pour 1.34 milles au plus:

b) pour un prolongement de sa ligne de chemin de fer à partir d'un point (à 31.34 milles de Saint-George) dans la paroisse de Sainte-Sabine, comté de Belle-

chasse,

chasse, jusqu'à un point dans le township de Dionne comté de l'Islet, pour 50 milles au plus·

n'excédant pas en totalité 51.34 milles.

28. A la Canada and Gulf Terminal Railway Company, pour une ligne de chemin de fer depuis Matane, en allant vers l'est, jusqu'au Bassin de Gaspé; pour 200 milles au plus.

29. A la Grand Lake and Bell River Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer National Transcontinental, à ou près la rivière Bell, en suivant de là le cours de la rivière Bell jusqu'à la baie Twenty-one Mile, une anse du Grand Lac, ou jusqu'à Rabbit Lake, sur la rivière Ottawa, dans le comté de Pontiac; pour 45 milles au plus.

30. A la St-Charles and Huron River Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur la ligne-mère du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, à la gare d'Indian Lorette, de là en remontant la vallée de la rivière Saint-Charles dans une direction nord jusqu'à Stoneham ; pour 7.5 milles au plus.

31. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer National Transcontinental à ou près le Mille 837, à l'ouest de Moncton, et allant dans une direction nord et nord-ouest, jusqu'à un point à ou près l'embouchure de la rivière Nottaway, sur la baie James; pour 300 milles au plus.

32. A la Simcoe, Grey and Bruce Railway Company, pour une ligne de chemin de fer entre les villes d'Orillia et de Kincardine; pour 50 milles au plus, devant comprendre la partie de la dite ligne qui relie les villes d'Owen-Sound et de Meaford.

33. A la Algoma Central and Hudson Bay Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point situé à cinquante milles vers le nord à partir du raccordement de sa ligne avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le nord jusqu'à un raccordement avec le chemin de fer National Transcontinental; pour 65 milles au plus.

34. A la Rainy River Radial Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur la frontière nord de l'Etat du Minnesota à ou près la ville de Fort-Frances jusqu'à un point sur le Lac des Bois, à ou près l'embouchure de la rivière Little Grassy; pour 50 milles au plus.

35. A la Lake Erie and Northern Railway Company, pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) à partir de la ville de Galt jusqu'à Port-Dover; pour 58 milles au plus;

b) à partir de la ville de Paris (sur la ligne de Galt à Port-Dover) jusqu'au village de Ayr; pour 10 milles au plus;

ne dépassant pas en totalité 68 milles.

36.

36. A la Bruce Mines and Algoma Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur sa ligne de chemin de fer à ou près Rock-Lake-Mine, en allant dans une direction généralement nord et est, jusqu'à ou vers un point sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique près de la traversée dudit chemin sur la rivière Winneboga; pour 50 milles au plus.

37. A la Manitoba and North Western Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Hamiota jusqu'à un point à ou près Birtle; pour 30 milles au plus.

38. A l'Alberta Pacific Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près la ville de Cardston, en allant vers le nord-ouest par voie de Pincher-Creek, jusqu'à un point sur l'embranchement Crow's Nest Pass du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Lundbreck, de là vers le nord et à l'ouest des collines Porcupine en gagnant Calgary; pour 100 milles au plus.

39. A la Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) à partir de la ville de Eburne sur la rivière Fraser jusqu'à un point situé à ou près l'embouchure de Seymour-Creek sur la rive nord des Second-Narrows; pour 10 milles au plus;

b) à partir d'un point à ou près Seymour-Creek sur la rive nord des Second-Narrows jusqu'à Deep-Cove sur le bras nord de Burrard-Inlet; pour 5 milles au plus;

c) à partir d'un point à ou près Seymour-Creek sur la rive nord des Second-Narrows jusqu'à un point sur la baie Horseshoe; pour 14 milles au plus ;

d) à partir d'un point à ou près la rue Pender dans la de Vancouver jusqu'à un point aboutissant au ou avoisinant le lot 264, Vancouver-Nord; pour 3 milles au plus; ne dépassant pas en totalité 32 milles.

40. A la Caribou, Barkerville and Willow River Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Grand Trunk Pacific, au ou près le lac Eagle, jusqu'à un point sur le chemin Caribou à ou près la ville de Barkerville; pour 107 milles au plus.

41. A la Naas and Skeena River Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir du golfe Nasoga ou quelque autre point sur les eaux de Portland-Inlet ou de la rivière Naas, jusqu'aux ou près les gisements de houille anthracite sur la rivière Skeena près de la montagne Ground-Hog; pour 100 milles au plus.

42. A la Kettle Valley Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Penticton sur le lac Okanagan jusqu'à un point sur la frontière Internationale; pour 50 milles au plus.

43. A la Calgary and Fernie Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près la cité de Calgary,

Calgary, dans la province d'Alberta, en allant vers le sud-ouest, par voie de la passe Kananaskis et les sources de la rivière Elk jusqu'à ou près la cité de Fernie, dans la province de la Colombie-Britannique; pour 100 milles au plus.

44. A la Grand Trunk Pacific Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir de Harte en allant vers le sud-ouest jusque dans la cité de Brandon; pour 25 milles au plus.

Subventions pour des ponts.

3. Le Gouverneur en conseil peut accorder des subventions pour la construction et l'achèvement des ponts ci-après mentionnés, savoir:

1. A la Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company, pour la construction et l'achèvement d'un pont traversant l'inlet Burrard, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 2, item 6; ladite subvention ne dépassant pas $350,000.

2. A la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (locataire de la Calgary and Edmonton Railway Company), pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saskatchewan reliant Strathcona à Edmonton, 15 pour 100 du montant y dépensé, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 2, item 2; ladite subvention ne dépassant pas $126,000.

3. A la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour la construction et l'achèvement d'un pont sur la rivière Saskatchewan à Outlook, Saskatchewan, 15 pour 100 du montant y dépensé; ladite subvention ne dépassant pas $115,000.

4. A la Kettle Valley Railway Company, pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer sur la rivière Fraser, près de Hope, Colombie-Britannique; ladite subvention ne dépassant pas $250,000.

5. A la Caribou, Barkerville and Willow River Railway Company, pour la construction et l'achèvement de tous ses ponts de chemin de fer (environ vingt en tout) sur la rivière Willow, 25 pour 100 du montant total y dépensé; ladite subvention ne dépassant pas $95,000.

6. A la Grand Trunk Pacific Railway Company, pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer sur la rivière Assiniboine en la cité de Brandon, 15 pour cent du montant y dépensé; le dit pont devant être achevé sans délai inutile.

Définition "Coût."

4. Dans la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression «coût» signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucune autre aide, mais ne comprend pas le prix de revient de l'équipement du chemin de

de fer ni le prix de revient des installations de tête de ligne, ni celui des terrains nécessaires pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne de chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, ainsi qu'un examen soigné du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

Comment les subventions seront payées.

5. Les subventions par la présente loi autorisées pour aider à la construction de tout chemin de fer ou pont, sont payables sur le Fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'en soit autrement statué d'une manière formelle dans la présente loi, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être acquittées comme suit:

a) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée; ou

b) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise; ou

c) d'après évaluations courantes des travaux, appuyées du certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille dollars; ou

d) dans le cas des alinéas *b*) et *c*), partie d'une manière, partie de l'autre.

Conditions.

6. Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice de compagnies dénommées, sont, lorsque accordées par le Gouverneur en conseil, attribuées à ces compagnies respectivement; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établissent à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et achever lesdits chemins de fer et ponts respectivement; tous les chemins de fer et les ponts pour la construction desquels des subventions sont accordées, à moins qu'ils ne soient déjà commencés, doivent être commencés dans les deux ans à compter du premier jour d'août 1912 et achevés dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après ledit premier jour d'août, lequel délai sera fixé par le Gouverneur en conseil; et ils doivent être ainsi construits en conformité des descriptions, devis et conditions agréés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre

nistre des Chemins de fer et Canaux, et énoncés dans un traité conclu dans chaque cas par la compagnie avec le Ministre, traité que ledit ministre, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure; et le tracé et l'emplacement de ces chemins de fer et ponts subventionnés sont aussi assujettis à l'approbation du Gouverneur en conseil.

Droits de circulation.

7. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que la Commission des chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, des arrangements relatifs aux transports et autres droits de nature à assurer à tous les chemins de fer de correspondance avec les chemins de fer et les ponts ainsi subventionnés, des facilités raisonnables et justes pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables pour les transports avec les compagnies en correspondance, et un tarif uniforme par mille, entre tous ces chemins de fer en correspondance; et ladite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par les compagnies ou sur les chemins de fer et les ponts par le présent subventionnés; mais toute décision de ladite commission rendue sous le régime du présent article peut en tout temps être modifiée ou rescindée par le Gouverneur en conseil selon qu'il juge juste et à propos.

Transport des matériaux, etc., pour l'Etat.

8. Toute compagnie recevant une subvention aux termes de la présente loi, et ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui dirige ou exploite un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer ainsi subventionné, sont tenus de fournir chaque année au gouvernement du Canada le transport de ses employés, fournitures, matériaux et dépêches, sur la partie des lignes pour laquelle cette subvention a été reçue, et de fournir, chaque fois qu'ils en sont requis, des bureaux ambulants convenablement aménagés pour le service des dépêches; et ces transports et service se feront aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel se fera ce service et la compagnie qui l'effectuera, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes de la présente loi.

Production des comptes.

9. A l'égard de tous les chemins de fer et des ponts subventionnés par la présente loi, la compagnie qui en aucun temps possède ou exploite quelqu'un de ces chemins de fer ou

ou ponts doit, quand elle en est requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, les livres, comptes et pièces comptables établissant le coût de la construction du chemin de fer ou du pont et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes.

Rails d'acier de fabrication canadienne.

10. Le Gouverneur en conseil peut exiger, comme condition des subventions autorisées par la présente loi, que la compagnie emploie pour sa voie des rails et attaches d'acier neufs fabriqués au Canada, et achète de fournisseurs canadiens les matériaux et fournitures nécessaires à la construction du chemin de fer et des ponts et le matériel roulant nécessaire au premier équipement du chemin de fer, si pareils rails, attaches, matériaux, fournitures et équipement peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable, à des conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux est le juge.

Comment les subventions seront versées.

11. Dès qu'a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par la présente loi, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet dudit contrat et qu'il a dûment considéré la configuration physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après ledit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est; et la quotité restante de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par le Gouverneur en conseil sur la proposition du Ministre des chemins de fer et Canaux et sur le rapport et certificat dudit ingénieur en chef; pourvu—

a) que le coût estimatif tel que certifié ne soit pas en moyenne inférieur à $18,000 par mille pour la totalité de la longueur subventionnée;

b) qu'il ne soit versé aucune somme si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage

fait n'est pas inférieur au type stipulé au contrat passé avec la compagnie;

c) que la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de $6,400 par mille.

3-4 GEORGE V.

CHAP. 10.

Loi permettant d'accorder des subventions en vue d'aider à la construction de certaines lignes de chemin de fer de la Canadian Northern Ontario Railway Company et de la Canadian Northern Alberta Railway Company respectivement.

[*Sanctionnée le 6 juin 1913.*]

SA Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète:

Subvention autorisée pour la ligne de Toronto à Ottawa.

1. Le Gouverneur en conseil peut accorder une subvention de six mille quatre cent dollars par mille à la Canadian Northern Ontario Railway Company pour aider à la construction d'un chemin de fer allant de la cité de Toronto, province de l'Ontario, à la cité d'Ottawa, dans ladite province, et n'excédant pas deux cent cinquante milles.

Pour lignes d'Ottawa à Port-Arthur et d'Edmonton à Yellowhead-Pass.

2. Le Gouverneur en conseil peut accorder une subvention de douze mille dollars par mille pour chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées (n'excédant dans aucun cas le nombre de milles respectivement fixé ci-après) savoir:

a) à la Canadian Northern Ontario Railway Company, pour une ligne de chemin de fer partant de la cité d'Ottawa, province de l'Ontario, et se terminant à la cité de Port-Arthur dans ladite province; ne dépassant pas 910 milles;

b) à la Canadian Northern Alberta Railway Company, pour une ligne de chemin de fer allant de la cité d'Edmonton, province de l'Alberta, jusqu'à la limite de la province de la Colombie-Britannique à ou dans la Yellowhead-Pass; ne dépassant pas 260 milles.

3.

Mode de paiement des subventions.

3. Les subventions autorisées sous le régime de la présente loi sont payables à même le Fonds du revenu consolidé du Canada et peuvent, à la discrétion du Gouverneur en conseil et sur un rapport émanant du ministre des Chemins de fer et Canaux, être payées ainsi qu'il suit:—

a) à l'achèvement des travaux subventionnés; ou,

b) par versements, à l'achèvement de chaque section de dix milles de voie ferrée; en proportion de la valeur de la section terminée par rapport à la valeur de toute l'entreprise; cette valeur pour les fins du présent paragraphe devant être déterminée par le Gouverneur en conseil; ou

c) d'après les devis progressifs des travaux accompagnés du certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et de la subvention accordée, les progrès des travaux justifient le paiement d'une somme de trente mille dollars au minimum; ou

d) quant aux alinéas *b*) et *c*), en partie d'une manière, en partie de l'autre.

Délai pour la construction

4. Les lignes pour la construction desquelles il est par la présente loi accordé des subventions doivent être terminées dans un délai raisonnable qui ne doit pas excéder trois années, à compter du premier jour d'août mil neuf cent treize, et dont la durée est fixée par le Gouverneur en conseil; lesdites lignes doivent être construites et achevées à la satisfaction du Gouverneur en conseil.

Conditions relatives aux droits de circulation.

5. L'octroi de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnés à la condition que la Commission des chemins de fer pour le Canada peut en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies tels droits de circulation, tels arrangements concernant le trafic et tels autres droits qui procureraient à tous les chemins de fer en communication avec le chemin de fer ainsi subventionné, des facilités raisonnables et justes dans l'exercice de ce droit de circulation, des arrangements équitables et raisonnables relativement au trafic entre les compagnies avec lesquelles il est ainsi relié et un tarif uniforme par mille entre tous ces chemins de fer ainsi reliés; et ladite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et à imposer par l'une quelconque des compagnies ou sur l'un quelconque des chemins de fer par la présente loi subventionnés; cependant, toute décision de ladite commission rendue en vertu du présent article peut en tout temps être changée ou annulée par le Gouverneur en conseil selon qu'il le juge juste et à propos.

6.

6. Les compagnies qui reçoivent ainsi des subventions, leurs successeurs et ayants droit et toute personne ou compagnie contrôlant ou exploitant les chemins de fer ou portions de chemins de fer ainsi subventionnés, doivent pourvoir chaque année, pour le compte du gouvernement du Canada, au transport des hommes, fournitures, matériaux et sacs postaux sur la partie de leurs lignes pour lesquelles ces subventions ont été accordées, et, lorsque requises, fournissent des wagons-poste convenablement aménagés pour le service de la poste, et, ce service de transport de la poste se fait aux taux arrêtés entre le ministre du gouvernement pour le compte duquel ce service est fait et la compagnie qui l'effectue et en cas de désaccord, aux taux que la Commission des chemins de fer pour le Canada établit et pour le paiement de ces obligations, la compagnie crédite le gouvernement du Canada d'une somme égale à trois pour cent du montant de la subvention reçue par la compagnie, sous le régime de l'article 1 de la présente loi, et du montant de la subvention jusqu'à concurrence de $6,400 par mille, reçu par la compagnie sous le régime de l'article 2 de cette loi.

Transport pour le compte du Gouvernement.

7. En ce qui concerne les chemins de fer auxquels des subventions sont ainsi accordées, la compagnie qui, à toute époque, possède ou exploite l'un quelconque de ces chemins de fer produit, lorsqu'elle en est requise, et soumet au ministre des Chemins de fer et Canaux ou à toute personne par lui nommée, tous livres, comptes et pièces justificatives indiquant le coût de la construction du chemin de fer, le coût de son exploitation et ses recettes.

Production des livres de comptes.

8. Aucune subvention n'est ainsi accordée à moins et avant qu'il ait été émis et transféré dans les registres de la Canadian Northern Railway Company au ministre des Finances et receveur général du Canada, en fiducie au nom de Sa Majesté, des actions ordinaires de la Canadian Northern Railway Company, de la valeur au pair de sept millions de dollars, lesquelles dites actions, avec tous les droits s'y rattachant, sont réputées être au profit de Sa Majesté absolument, et sont censées être entièrement acquittées, non imposables et non assujetties à appels; mais lesdites actions ou toute partie de ces actions peuvent être aliénées sous l'autorité du Parlement aux termes et conditions qu'il peut déterminer et les produits de la vente de ces actions versés au Fonds du revenu consolidé du Canada.

Transport des actions au nom de Sa Majesté.

Réserve.

9. La Canadian Northern Railway Company est par le présent autorisée à émettre et transférer au ministre des

Emission d'actions en considération

de subventions.

Finances et receveur général du Canada en fiducie, ainsi que susdit, à même le capital autorisé, des actions ordinaires de la valeur au pair de sept millions de dollars entièrement versées et non imposables et non assujetties à des appels, ainsi que susdit, en considération de l'octroi par le Gouverneur en conseil à la Canadian Northern Ontario Railway Company et à la Canadian Northern Alberta Railway Company, des subventions mentionnées en l'article 2 de la présente loi, aux termes susdits, et ces actions, lors de leur émission et transfert, sont censées entièrement acquittées sans autre ou plus ample obligation.

3-4 GEORGE V.

CHAP. 46.

Loi autorisant des subventions pour aider à la construction des lignes de chemins de fer et du pont qui y sont mentionnés.

[*Sanctionnée le 6 juin* 1913.]

SA Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète:

1. La présente loi peut être citée sous le titre: *Loi des Subventions aux chemins de fer, 1912.* Titre abrégé.

2. Le Gouverneur en conseil peut accorder une subvention de $3,200 par mille pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après, qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, et, pour aider à la construction de chacune desdites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionné et la somme de $15,000 par mille, ladite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille:— Subventions aux chemins de fer.

1. A la Margaree Coal and Railway Company, Limited, pour les lignes suivantes de chemin de fer:—

a) depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial près Orangedale jusqu'à Sainte-Rose, n'excédant pas 46 milles;

b) depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial près le lac McIntyre jusqu'à Caribou-Cove, Port-Malcolm, comté de Richmond, n'excédant pas 4 milles;

lesdites

lesdites subventions étant accordées au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 4, n'excédant pas 50 milles.

2. A la Northern New Brunswick and Seaboard Railway Company, pour une ligne de chemin de fer depuis les mines de Drummond à Austin-Brook, un bras de la rivière Nipisiguit en amont de Great-Falls, dans le comté de Gloucester, jusqu'à un point sur le chemin de fer Intercolonial où il se croise avec l'embranchement de Bathurst-Station à Bathurst-Harbour, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 48 de 1912, article 2, item 24, n'excédant pas 16.9 milles.

3. A la Compagnie du chemin de fer de Tobique à Campbellton, pour une ligne de chemin de fer depuis Plaster-Rock, le long de la rivière Tobique, jusqu'à Riley-Brook, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 15, n'excédant pas 28 milles.

4. A la Compagnie du chemin de fer de Saint-Jean à Québec, pour une ligne de chemin de fer depuis Andover jusqu'à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, à l'exclusion d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean, à ou près Mistake, et d'un pont de chemin de fer sur la rivière Kennebecasis à ou près la Pointe-Perry; au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 48 de 1912, article 2, item 2, n'excédant pas 200 milles.

5. A la Compagnie du chemin de fer de Lotbinière et Mégantic, pour une ligne ferrée depuis un point à ou près Lyster, dans le comté de Mégantic, jusqu'à un point à ou près Lime-Ridge dans le township de Dudswell, dans le comté de Wolfe, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 23, pour une ligne de chemin de fer entre les points ci-dessus mentionnés, n'excédant pas 60 milles.

6. Pour une ligne de chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Scotstown ou Mégantic jusqu'à la frontière internationale, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 40 de 1907, article 1, item 19, n'excédant pas 35 milles.

7. A la Compagnie du chemin de fer de la rivière Petite-Nation pour une ligne de chemin de fer depuis un point entre Thurso et Montebello, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le nord, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 46, n'excédant pas 30 milles.

8. A la Erie, London and Tillsonburg Railway Company, pour une ligne de chemin de fer entre Port-Burwell et London, passant par ou près Vienna, Calton, Aylmer, Kingsmill et Belmont, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 37, n'excédant pas 35 milles.

9.

9. A la Tillsonburg, Lake Erie and Pacific Railway Company, pour une ligne de chemin de fer depuis Ingersoll en allant vers le nord jusqu'à un point de raccordement avec la St. Mary's and Western Ontario Railway Company à Embro, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 48 de 1912, article 2, item 12, n'excédant pas 10.38 milles.

10. A la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer depuis Gimli jusqu'à un point sur la rivière Icelandic à ou près Riverton, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, item 39, pour une ligne entre les points ci-dessus mentionnés, n'excédant pas 30 milles.

11. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer depuis Moosejaw, dans une direction nord, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, item 40, n'excédant pas 123 milles.

12. A la Alberta Central Railway Company, pour une ligne de chemin de fer depuis Red-Deer jusqu'à Rocky-Mountain-House, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, item 38, n'excédant pas 70 milles.

13. A la Kettle Valley Railway Company, pour les lignes de chemin de fer suivantes:—

a) à partir de Merritt jusqu'au quai de Penticton, n'excédant pas 145 milles;

b) à partir d'un point sur la ligne entre Merritt et le quai de Penticton, à ou près Penticton, jusqu'à Midway, n'excédant pas 135 milles;

c) à partir d'un point sur la ligne entre Merritt et le quai de Penticton, environ 25 milles au sud de Merritt, jusqu'à un point sur la rivière Fraser, près de Hope-Station, n'excédant pas 55 milles;

lesdites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 42, n'excédant pas en totalité 335 milles.

14. A la Calgary and Fernie Railway Company, pour une ligne de chemin de fer depuis Michel ou Sparwood, vers le nord par voie des sources de la rivière Elk et la Passe Kananaskis, jusqu'à un point à ou près la cité de Calgary, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 48 de 1912, article 2, item 43, n'excédant pas 100 milles.

3. Le Gouverneur en conseil peut accorder la subvention ci-après mentionnée pour aider à la construction et à l'achèvement du pont ci-après mentionné, savoir:— **Subvention à un pont.**

A la Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, pour aider à la construction et à l'achèvement d'un pont traversant les Second-Narrows de l'Inlet Burrard, tel qu'autorisé par le chapitre 74 de 1910, au lieu de la subvention autorisée

autorisée par le chapitre 48 de 1912, article 3, item 1, n'excédant pas $350,000.

Définition: «Coût.»

4. Dans la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression «coût» signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucune autre aide, mais ne comprend pas le prix de revient de l'équipement du chemin de fer ni le prix de revient des installations de tête de ligne, ni celui des terrains nécessaires pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne de chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, ainsi qu'un examen soigné du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

Comment les subventions seront payées.

5. Les subventions par la présente loi autorisées pour aider à la construction de tout chemin de fer ou pont, sont payables sur le Fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'en soit autrement statué d'une manière formelle dans la présente loi, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être acquittées comme suit:

a) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée; ou

b) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise; ou

c) d'après évaluations courantes des travaux, appuyées du certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, attestant qu'à son avis eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille dollars; ou

d) dans le cas des alinéas *b*) et *c*), partie d'une manière, partie de l'autre.

Conditions.

6. Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice des compagnies dénommées, sont, lorsque accordées

accordées par le Gouverneur en conseil, attribuées à ces compagnies respectivement; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établissent à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et achever lesdits chemins de fer et le pont respectivement; tous les chemins de fer et le pont pour la construction desquels des subventions sont accordées, à moins qu'ils ne soient déjà commencés dans les deux ans à compter du premier jour d'août mil neuf cent treize et achevés dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après ledit premier jour d'août, lequel délai sera fixé par le Gouverneur en conseil; et ils doivent être ainsi construits en conformité des descriptions, devis et conditions agréés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et énoncés dans un traité conclu dans chaque cas par la compagnie avec le Ministre, traité que ledit ministre, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure; et le tracé et l'emplacement de ces chemins de fer et pont subventionnés sont aussi assujettis à l'approbation du Gouverneur en conseil.

Droits de circulation.

7. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que la Commission des chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, des arrangements relatifs aux transports et autres droits de nature à assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les chemins de fer et le pont ainsi subventionnés, des facilités raisonnables et justes pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables pour les transports avec les compagnies en correspondance, et un tarif uniforme par mille, entre tous ces chemins de fer en correspondance; et ladite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par les compagnies ou sur les chemins de fer et sur le pont par le présent subventionnés; mais toute décision de ladite commission rendue sous le régime du présent article peut en tout temps être modifiée ou rescindée par le Gouverneur en conseil selon qu'il juge juste et à propos.

Transport des matériaux, etc., pour l'Etat.

8. Toute compagnie recevant une subvention aux termes de la présente loi, et ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui dirige ou exploite un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer ainsi subventionné, sont tenus de fournir chaque année au gouvernement du Canada le transport de ses employés, fournitures, matériaux et dépêches, sur la partie des lignes pour laquelle

laquelle cette subvention a été reçue, et de fournir, chaque fois qu'elle en est requise, des bureaux ambulants convenablement aménagés pour le service des dépêches; et ces transports et service se feront aux prix qui seront convenus entre le Ministre du département du gouvernement pour lequel se fera ce service et la compagnie qui l'effectuera, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes de la présente loi.

Production des comptes.

9. A l'égard de tous les chemins de fer et du pont subventionnés par la présente loi, la compagnie qui en aucun temps possède ou exploite quelqu'un de ces chemins de fer ou ce pont doit, quand elle en est requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, les livres, comptes et pièces comptables établissant le coût de la construction du chemin de fer ou du pont et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes.

Rails d'acier de fabrication canadienne.

10. Le Gouverneur en conseil peut exiger, comme condition des subventions autorisées par la présente loi, que la compagnie emploie pour sa voie des rails et attaches d'acier neufs fabriqués au Canada, et achète de fournisseurs canadiens les matériaux et fournitures nécessaires à la construction du chemin de fer et des ponts et le matériel roulant nécessaire au premier équipement du chemin de de fer, si pareils rails, attaches, matériaux, fournitures et équipement peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable, à des conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux est le juge.

Comment les subventions seront versées.

11. Dès qu'a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par la présente loi, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemin de fer et Canaux et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des tracés, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet dudit contrat et qu'il a dûment considéré la configuration physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire

supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après ledit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est; et la quotité restante de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par le Gouverneur en conseil sur la proposition du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport et certificat dudit ingénieur en chef; pourvu—

a) que le coût estimatif tel que certifié ne soit pas en moyenne inférieur à $18,000 par mille pour la totalité de la longueur subventionnée;

b) qu'il ne soit versé aucune somme si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type stipulé au contrat passé avec la compagnie;

c) que la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de $6,400 par mille.

3-4 GEORGE V.

CHAP. 53.

Loi à l'effet d'autoriser l'octroi de subventions au gouvernement de la province de l'Ontario pour aider à la construction du Temiskaming and Northern Ontario Railway.

[*Sanctionnée le 6 juin* 1913.]

Préambule.

CONSIDÉRANT que le gouvernement de la province de l'Ontario a construit une ligne de chemin de fer connue sous le nom de Temiskaming and Northern Ontario Railway, à partir de North-Bay sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et à un raccordement avec la ligne appelée ligne de Toronto, du chemin de fer du Grand-Tronc, jusqu'à Cochrane sur le chemin de fer du Grand Trunk Pacific et divers embranchements de ce chemin, et a mis ces lignes en service; et considérant que la ligne de chemin de fer allant de North-Bay à Cochrane se raccorde directement par voie du chemin de fer Transcontinental avec Toronto, et aussi avec Montréal et Québec, et comme telle est une œuvre d'utilité nationale et non pas seulement d'utilité provinciale: A ces causes, Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète:

Titre abrégé.

1. La présente loi peut être citée sous le titre: *Loi portant subvention au chemin de fer Temiskaming and Northern Ontario.*

Subventions au gouvernement de l'Ontario pour construction de chemins de fer.

2. Le Gouverneur en conseil peut accorder au gouvernement de la province de l'Ontario, en considération de la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-après mentionnées (ne dépassant en aucun cas le nombre de milles ci-après respectivement énoncé), une subvention ne dépassant pas $6,400 par mille:—

i) pour la ligne de chemin de fer allant de North-Bay sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Cochrane sur le chemin de fer Grand Trunk Pacific; ne dépassant pas 252.8 milles.

ii) Pour les embranchements suivants de chemins de fer;

a) de Englehart à Charlton; pour 7.8 milles au plus;

b) de Cobalt à Kerr-Lake; pour 3.9 milles au plus;

c) de Iroquois-Falls à Timmins; pour 33.2 milles au plus

d) de Earlton à Elk-Lake-City; pour 28.5 milles au plus.

e) de la station d'Iroquois-Falls à Iroquois-Falls; pour 7.25 milles au plus.

Comment les subventions seront payées.

3. Les subventions autorisées par la présente loi seront prélevées sur les Fonds du revenu consolidé du Canada à la discrétion du Gouverneur en conseil, et peuvent être payées sur le certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux quant au nombre de milles construits, en telle manière et en telles sommes, et subordonnément à telles conditions, s'il y a lieu, que le Gouverneur en conseil juge à propos.

Entrée en vigueur de la loi.

4. La présente loi entrera en vigueur au jour fixé par proclamation du Gouverneur en conseil, publiée dans la *Gazette du Canada.*

PARTIE X

PHOTOGRAPHIES, CARTES ET PLANS

PHOTOGRAPHIES, CARTES ET PLANS.

PLANCHE I. Chemin de fer Intercolonial. Points terminaux en eau profonde d'Halifax. Vue de la jetée.

" II. Chemin de fer Intercolonial. Points terminaux en eau profonde d'Halifax.

" III. Chemin de fer Intercolonial. Embranchement de Dartmouth à Dean. Raffinerie de sucre *Acadia* à Woodside.

" IV. Chemin de fer Intercolonial. Embranchement de Dartmouth à Dean. Passage au-dessus de la voie publique à Chezzebcook..

" V. Chemin de fer Intercolonial. Tranchée sur l'embranchement de Dartmouth à Dean.

" VI. Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Premier train d'entier parcours, de Winnipeg à Prince-Rupert, avril 1914.

" VII. Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Chutes "Bol à punch", parc Jasper, Alberta.

" VIII. Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Pont sur le creek du Loup, à 120 milles à l'ouest d'Edmonton. La rive en forme le point de division entre les sections des prairies et des montagnes du chemin de fer.

" IX. Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Cache Tête-Jaune durant la construction du chemin de fer.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Chalands transportant les approvisionnements des entrepreneurs sur la rivière Fraser à la Cache-Tête-Jaune, C.-B.

" X. Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Machine à poser la voie arrivant à la Cache-Tête-Jaune, C.-B.

" XI. Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Cache-Tête-Jaune, rivière Fraser, C.-B.

" XII. Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Pont sur la rivière McLeod, à l'ouest d'Edmonton.

" XIII. Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Construction du pont en acier sur la rivière Athabaska, Alberta.

" XIV. Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. L'explorateur près de la montagne Robson, C.-B.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. L'explorateur dans les montagnes Rocheuses.

" XV. Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Approvisionnements des entrepreneurs descendant la rivière Fraser, C.-B.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Pose des derniers rails, Colombie-Britannique centrale.

" XVI. Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Montagnes Robson, C.-B.

" XVII. Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. L'ancien et le nouveau, rivière Skeena, C.-B.

" XVIII. Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. "Trou dans le mur". Une vue le long des bords de la rivière Skeena, C.-B.

" XIX. Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Pont sur la rivière Skeena, C.-B.

" XX. Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Prince-Rupert, le point terminus du Pacifique.

" XXI. Comment se faisait le transport avant la construction du chemin de fer Transcontinental.

" XXII. Comment se faisait le transport avant la construction du chemin de fer Transcontinental.

Premier convoi de blé sur le chemin de fer Transcontinental quittant Hearst, Ont., le 31 décembre 1912.

" XXIII. Chemin de fer Transcontinental. Pont-bascule sur la rivière Rouge, à Winnipeg.

" XXIV. Chemin de fer Transcontinental. Pont sur la rivière Ground-Hog, à 1,078 milles de Moncton.

" XXV. Chemin de fer Transcontinental. Ateliers des wagons à marchandises, Transcona, Man.

Chemin de fer Transcontinental. Ateliers des wagons à marchandises, Transcona, Man.

" XXVI. Chemin de fer de la Baie d'Hudson. Quoi n° 2, Port-Nelson.

Chemin de fer de la Baie d'Hudson. Quai n° 3, Port-Nelson.

PLANCHE XXVII. Chemin de fer de la Baie d'Hudson. Comprenant des bureaux, Port-Nelson.
Chemin de fer de la Baie d'Hudson. Extrémité de l'est du campement avec vue de l'installation du télégraphe sans fil dans le fond.

" XXVIII. Chemin de fer de la Baie d'Hudson. Le remorqueur *Kathleen* et la goélette à moteur *Neophite* en hivernement à Port-Nelson.
Chemin de fer de la baie d'Hudson. Le remorqueur *Kathleen* et un chaland construit à ce port.

" XXIX. Chemin de fer de la Baie d'Hudson. Coque du remorqueur à roue d'arrière assemblée et prête au lancement.
Chemin de fer de la Baie d'Hudson. Pelle à vapeur à l'œuvre, Port-Nelson.

" XXX. Chemin de fer la Baie d'Hudson. Attelage-poste quittant Port-Nelson.
Chemin de fer de la Baie d'Hudson. Pont de glace sur la rivière Nelson.

" XXXI. Chemin de fer de la Baie d'Hudson. Rapides de la Chaudière, rivière Nelson.
Chemin de fer de la Baie d'Hudson. Chutes de la Vase-Blanche, rivière Nelson.

" XXXII. Chemin de fer de la Baie d'Hudson. Rapides Manitou, rivière Nelson, près de l'endroit de la traversée projetée.

" XXXIII. Pont de Québec. Vue générale prise de la rive nord montrant la maçonnerie terminée.

" XXXIV. Pont de Québec. Vue des cordons inférieurs de l'ancrage nord, en place, reposant sur un échafaudage d'acier, et du treuil roulant de 1,000 tonnes au moment où il était à placer les contreventements du pont.

" XXXV. Pont de Québec. Vue montrant le pont roulant de 1,000 tonnes en voie de construction.

" XXXVI. Pont de Québec. Vue montrant les cordons inférieurs de l'ancrage nord placé entre la pile principale et les piles d'ancrage. Les cordons s'appuient sur des échafaudages d'acier qu'on enlèvera plus tard.

" XXXVII. Pont de Québec. Vue montrant la travée des abords du côté nord.

" XXXVIII. Pont de Québec. Vue de l'assemblage d'un des principaux montants. Six membrures se joignent à cet endroit.

" XXXIX. Pont de Québec. Vue du bout de la principale jambe de force.

" XL. Pont de Québec. Vue d'un des principaux piédestaux de 400 tonnes qui supportent le pont sur les piles principales.

" XLI. Pont de Québec. Vue montrant une section du cordon principal pesant 400 tonnes.

" XLII. Nouveau canal Welland. Ponts pour la déviation temporaire de la ligne principale du chemin de fer Grand-Tronc.

" XLIII. Nouveau canal Welland. Malaxeur et renforcement en acier pour le mur d'entrée en béton, écluse n° 1.

" XLIV. Nouveau canal Welland. Caisson en béton renforcé pour la jetée d'entrée, Port-Weller, lac Ontario.
Nouveau canal Welland. Tranchée dans le roc pour la déviation du chemin de fer Grand-Tronc, Thorold.

" XLV. Nouveau canal Welland. Vue des grosses dragues à l'œuvre à Port-Weller, lac Ontario.
Nouveau canal Welland. Tranchée pour le mur d'entrée, écluse n° 1.

" XLVI. Canal Welland. Elévateur à grain à Port-Colborne. Vue de la construction nouvellement agrandie.

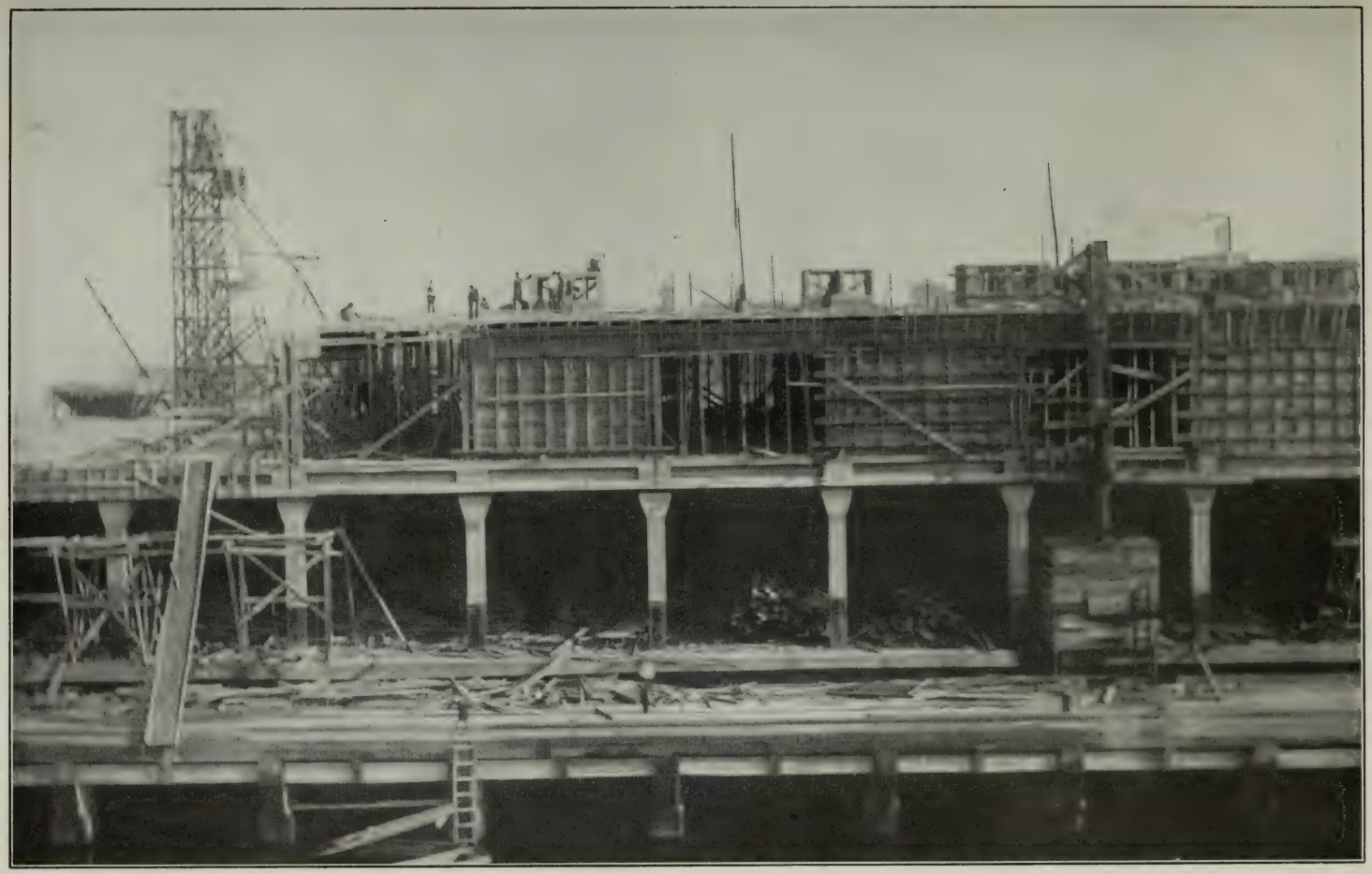
" XLVII. Canal Welland. Elévateur à grain à Port-Colborne. Vue de la construction nouvellement agrandie.

" XLVIII. Canal de la Trent. Ecluse et barrage n° 2, à Trenton.
Canal de la Trent. Pont du chemin de fer Canadian-Northern sur la rivière Trent, à Trenton.

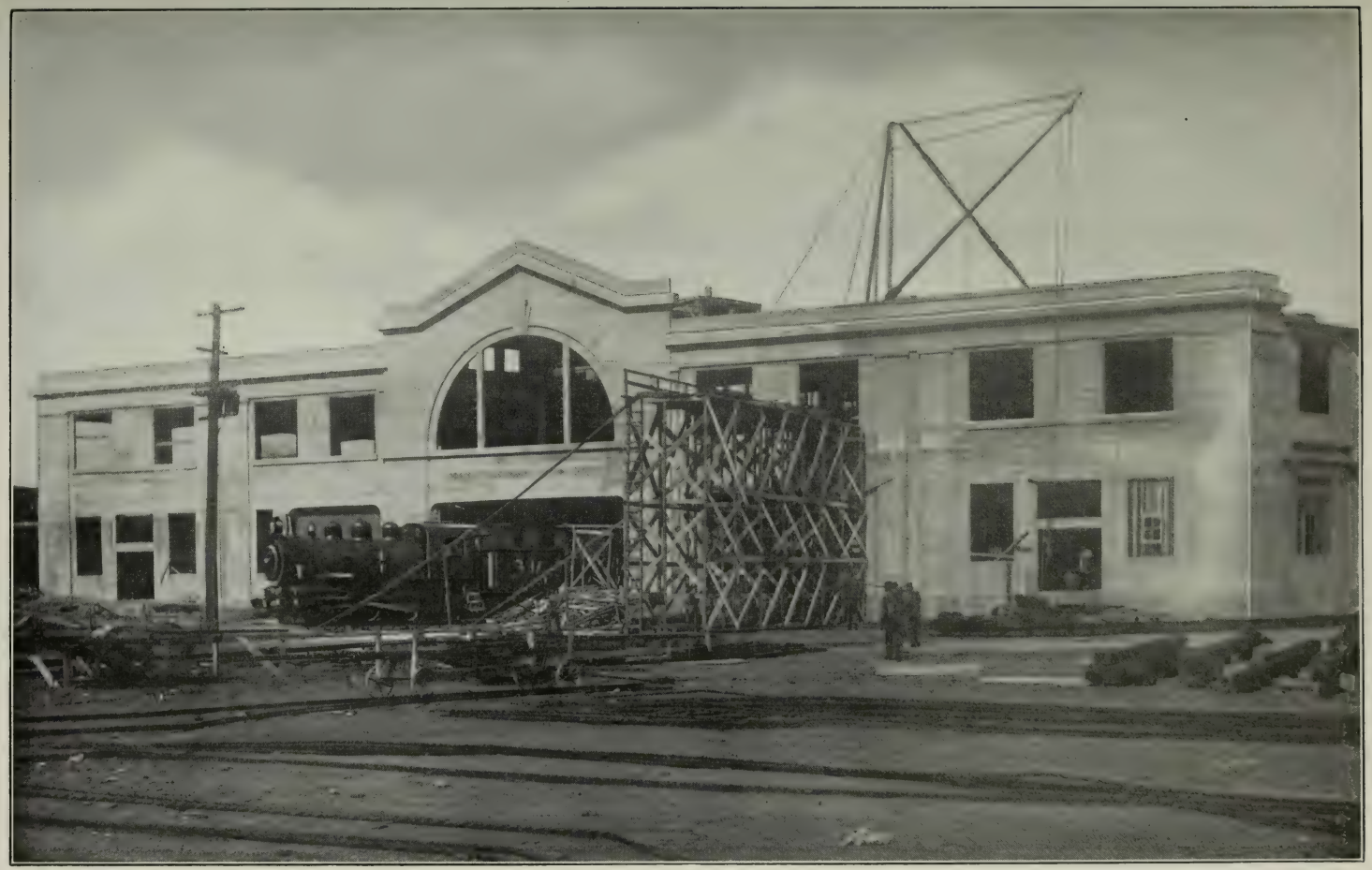
" XLIX. Canal de la Trent. Ecluses nos 11 et 12, à Campbellford.
" L. Canal de la Trent. Déversoir des chutes Heeley, rivière Trent.
Canal de la Trent. Barrage des chutes Heeley.

" LI. Canal Rideau. Ecluse de Chaffey.
Canal Rideau. Ecluse des chutes de Jones.

" LII. Canal Rideau. Ecluse Washburn.
Canal Rideau. Kingston-Mills et passage en dessus de la ligne principale du chemin de fer Grand-Tronc.



Chemin de fer Intercolonial. Points terminaux en eau profonde d'Halifax. Vue de la jetée.



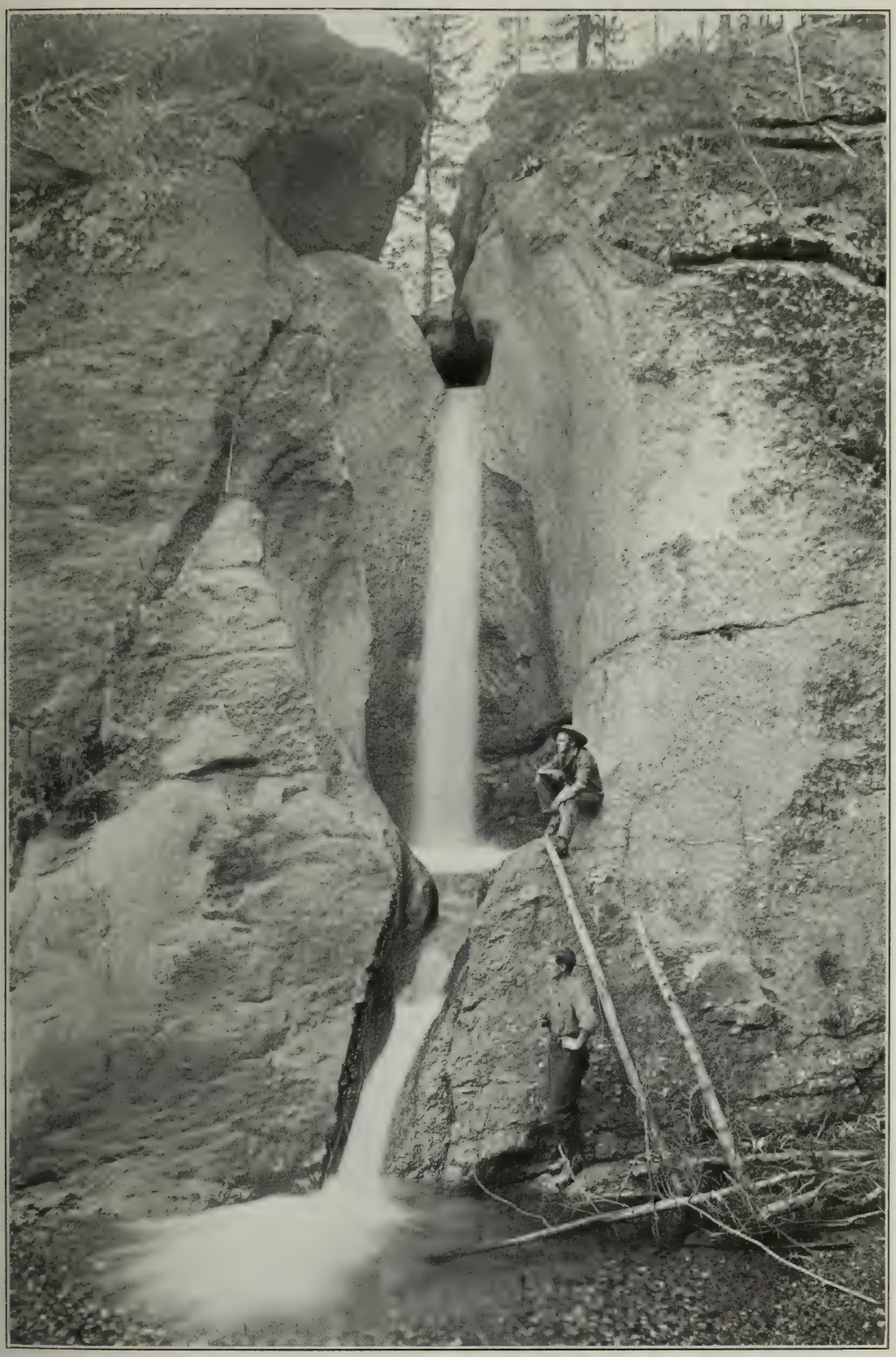
Chemin de fer Intercolonial. Points terminaux en eau profonde d'Halifax.

Chemin de fer Intercolonial. Embranchement de Dartmouth à Dean. Raffinerie de sucre Acadia à Woodside.

Chemin de fer Intercolonial. Embranchement de Dartmouth à Dean. Passage au-dessus de la voie publique à Chezzetcook.

Chemin de fer Intercolonial. Tranchée sur l'embranchement de Dartmouth à Dean.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Premier train d'entier parcours, de Winnipeg à Prince-Rupert, avril 1914.



Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Chutes "Bol à punch", Parc Jasper, Alberta.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Pont sur le creek du Loup, à 120 milles à l'oust d'Edmonton. La rive est forme le point de division entre les sections des prairies et des montagnes du chemin de fer.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Cache Tête-Jaune, durant la construction du chemin de fer.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Chalands transportant les approvisionnements des entrepreneurs sur la rivière Fraser à la Cache Tête-Jaune, C.-B.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Machine à poser la voie arrivant à la Cache Tête-Jaune, C.-B.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Cache Tête-Jaune, rivière Fraser, C.-B.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Pont sur la rivière McLeod, à l'ouest d'Edmonton.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Construction du pont en acier sur la rivière Athabaska, Alberta.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. L'explorateur près de la Montagne Robson, C.-B.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. L'explorateur dans les Montagnes Rocheuses.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Approvisionnement des entrepreneurs descendant la rivière Fraser, C.-B.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Pose des derniers rails, Colombie Britannique Centrale.

Planche XVI.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Montagne Robson, C.-B.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. L'ancien et le nouveau, rivière Skeena, C.-B.

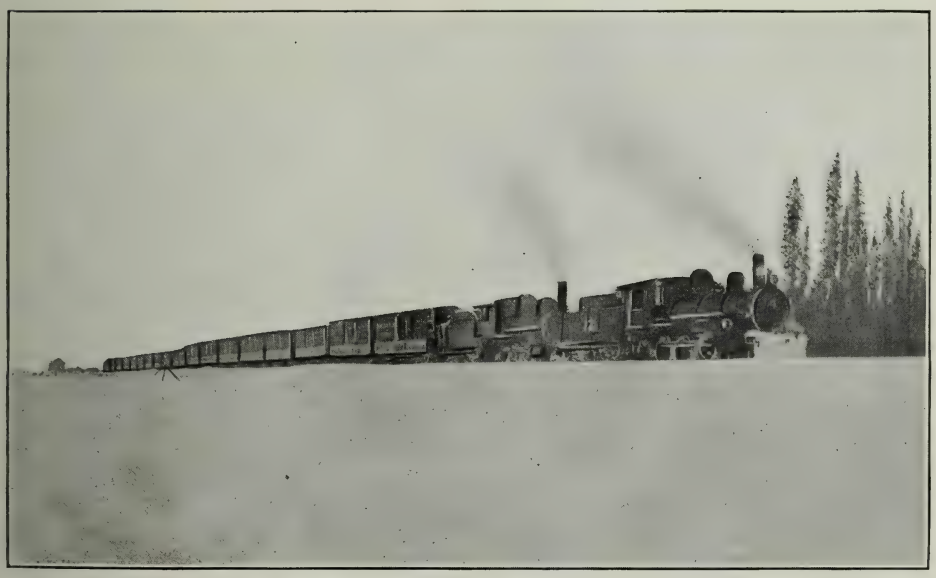
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. "Trou dans le Mur." Une vue le long des bords de la rivière Skeena, C.-B.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Pont sur la rivière Skeena, C.-B.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Prince-Rupert, le point terminus du Pacifique.

Comment se faisait le transport avant la construction du chemin de fer Transcontinental.

Comment se faisait le transport avant la construction du chemin de fer Transcontinental.



Premier convoi de blé sur le chemin de fer Transcontinental quittant Hearst, Ont., le 31 décembre 1912.

Chemin de fer Transcontinental. Pont-bascule sur la rivière Rouge à Winnipeg.

Planche XXIV.

Chemin de fer Transcontinental. Pont sur la rivière Ground-Hog, à 1,078 milles de Moncton.

Chemin de fer Transcontinental. Ateliers des wagons à marchandises, Transcona, Man.

Chemin de fer Transcontinental. Ateliers des wagons à marchandises à Transcona, Man.

Chemin de fer de la Baie d'Hudson. Quai n° 2, Port-Nelson.

Chemin de fer de la Baie d'Hudson. Quai n° 3, Port-Nelson.

20—1915—35½

Chemin de fer de la Baie d'Hudson. Campement des bureaux, Port-Nelson.

Chemin de fer de la Baie d'Hudson. Extrêmité de l'est du campement, avec vue de l'installation du télégraphe sans fil dans le fond.

Chemin de fer de la Baie d'Hudson. Le remorqueur *Kathleen* et la goëlette à moteur *Neophite* en hivernement à Port-Nelson.

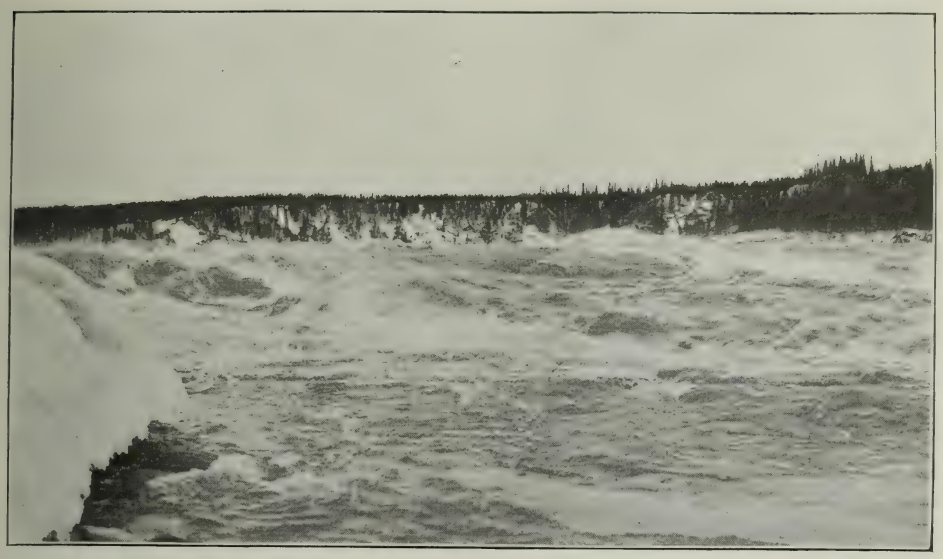
Chemin de fer de la Baie-Hudson. Port-Nelson. Le remorqueur *Kathleen* et un chaland construit à ce point.

Chemin de fer de la Baie d'Hudson. Coque du remorqueur à vaux d'arrière assemblée et prête au lancement.

Chemin de fer de la Baie d'Hudson. Pelle à vapeur à l'œuvre, Port-Nelson.

Chemin de fer de la Baie d'Hudson. Attelage-poste quittant Port-Nelson.

Chemin de fer de la Baie d'Hudson. Pont de glace sur la rivière Nelson.



Chemin de fer de la Baie d'Hudson. Rapides de la Chaudière, rivière Nelson.

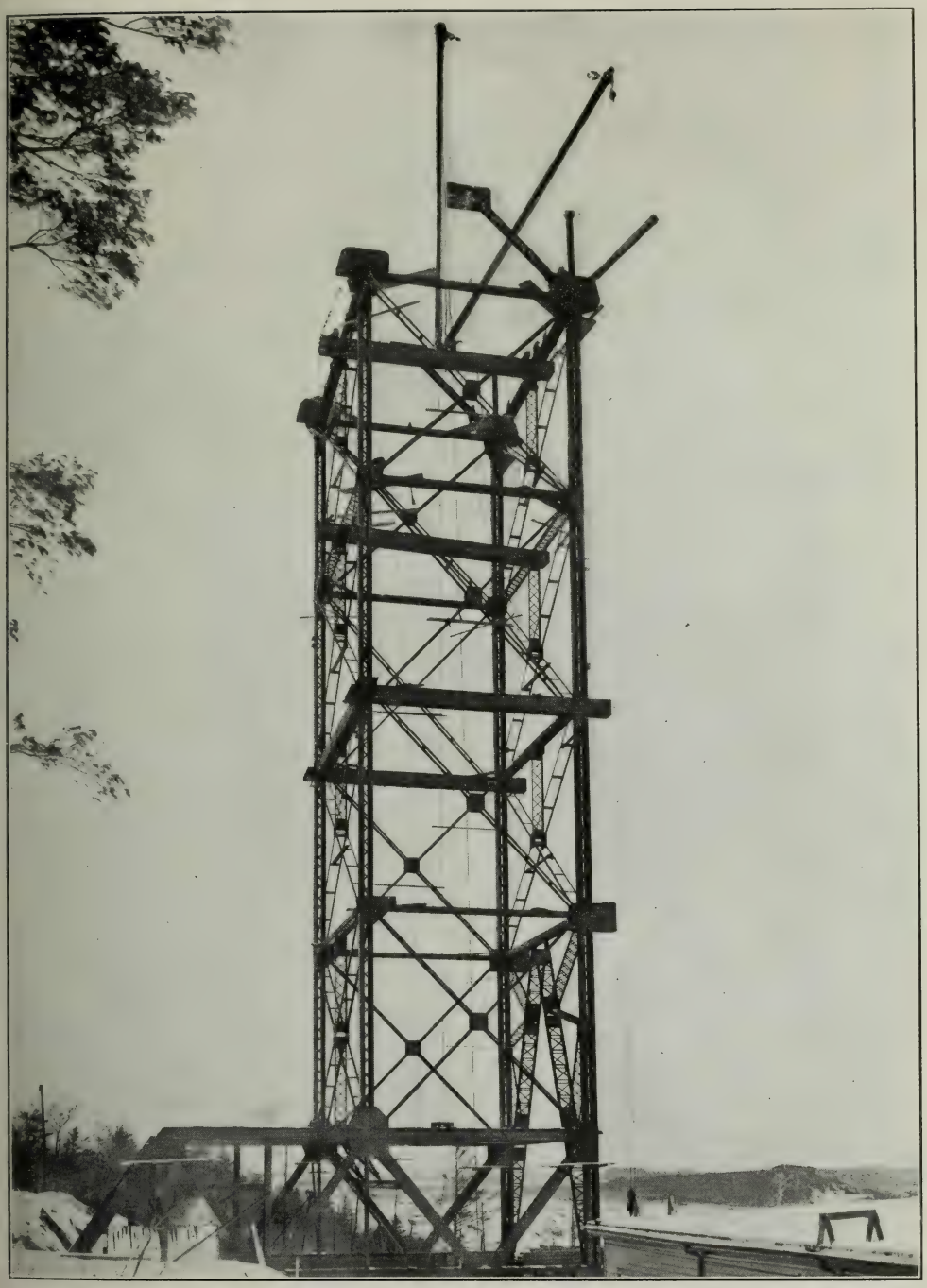
Chemin de fer de la Baie d'Hudson. Chutes de la Vase-Blanche, rivière Nelson.

PLANCHE XXXII.

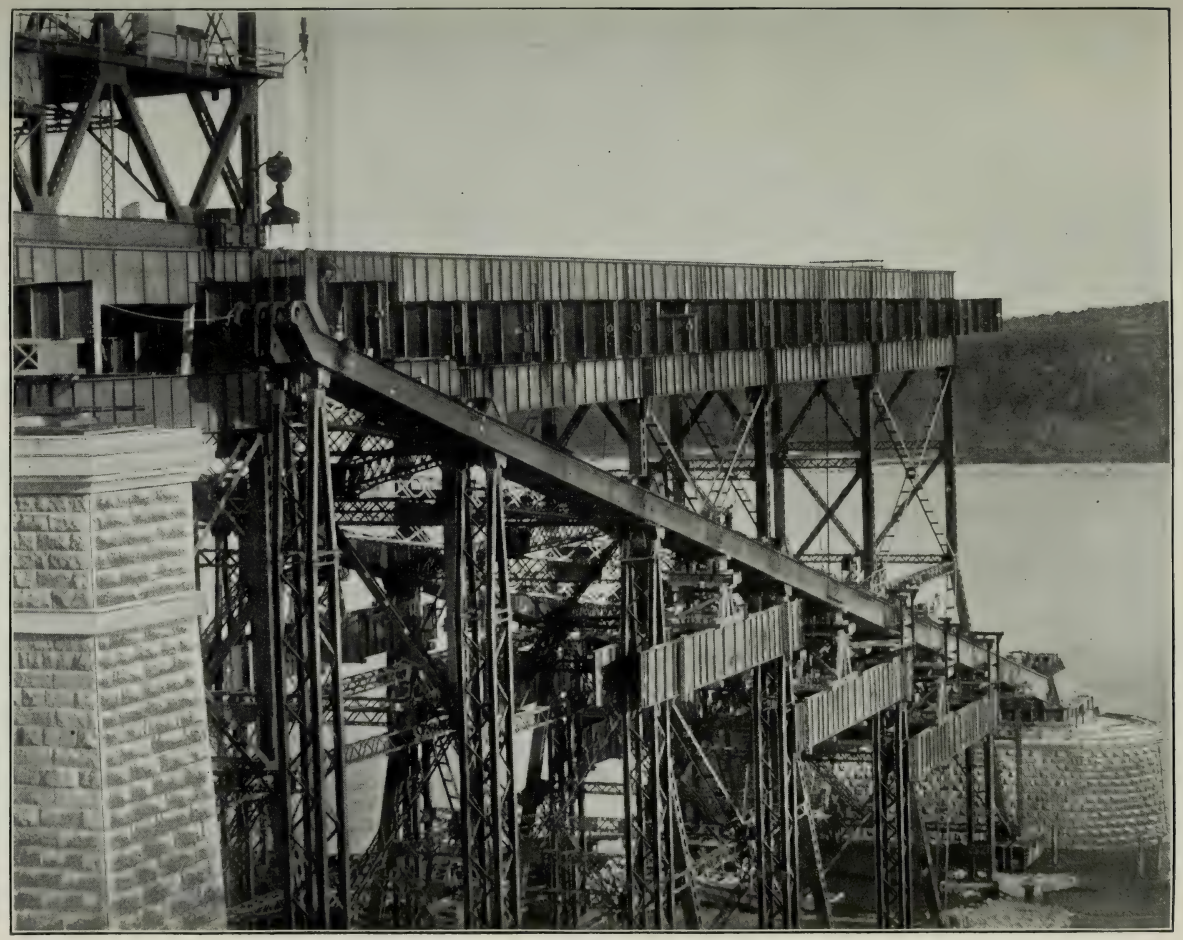
Chemin de fer de la Baie d'Hudson. Rapides Manitou, rivière Nelson, près de l'endroit de la traversée projetée.

Port de Québec. Vue générale prise de la rive nord, montrant la maçonnerie terminée.

Pont de Québec. Vue des cordons inférieurs de l'ancrage nord, en place, reposant sur un échafaudage d'acier, et du treuil roulant de 1,000 tonnes au moment où il était à placer les contreventements du pont.

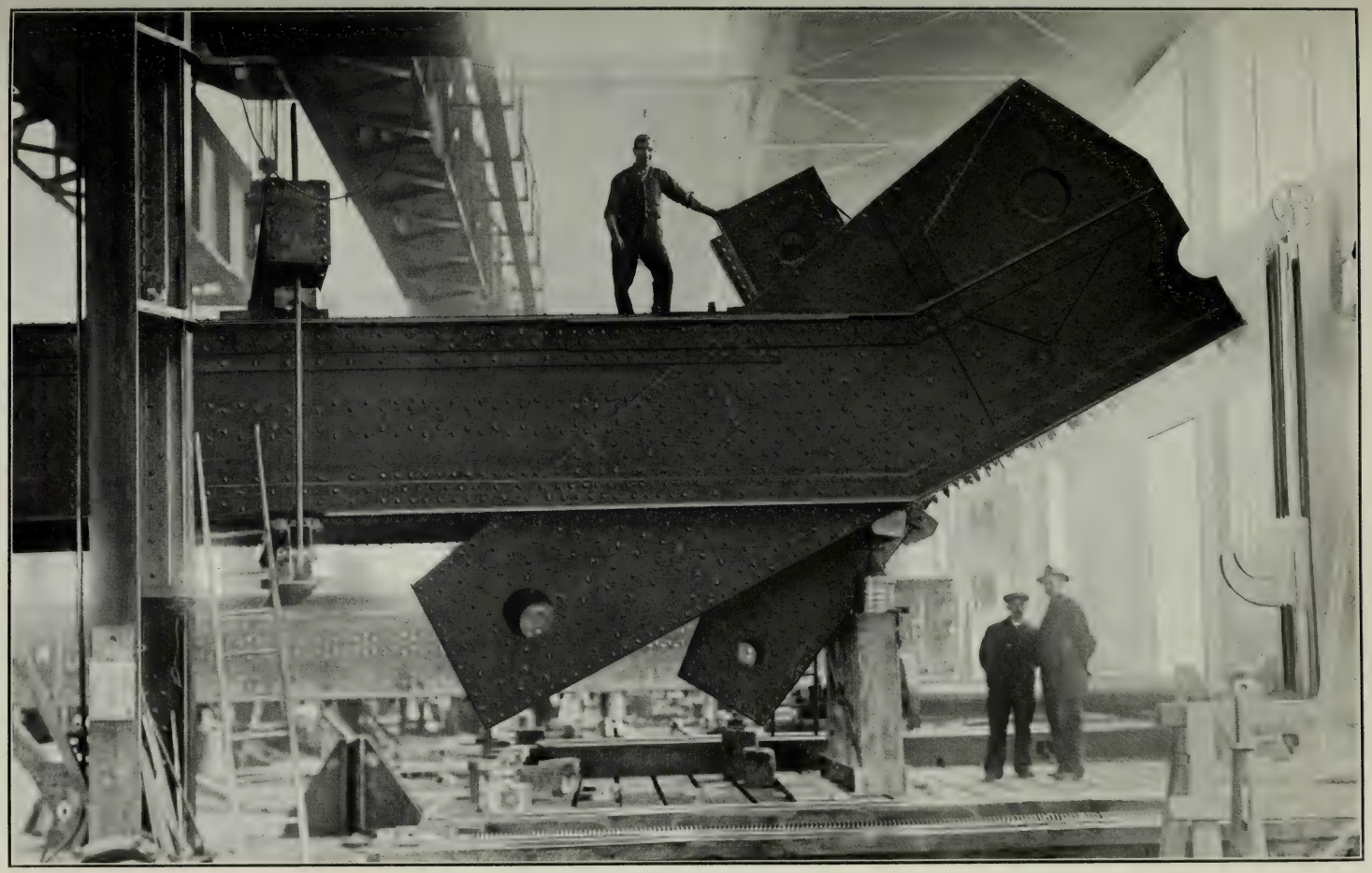


Pont de Québec. Vue montrant le pont roulant de 1,000 tonnes en voie de construction.

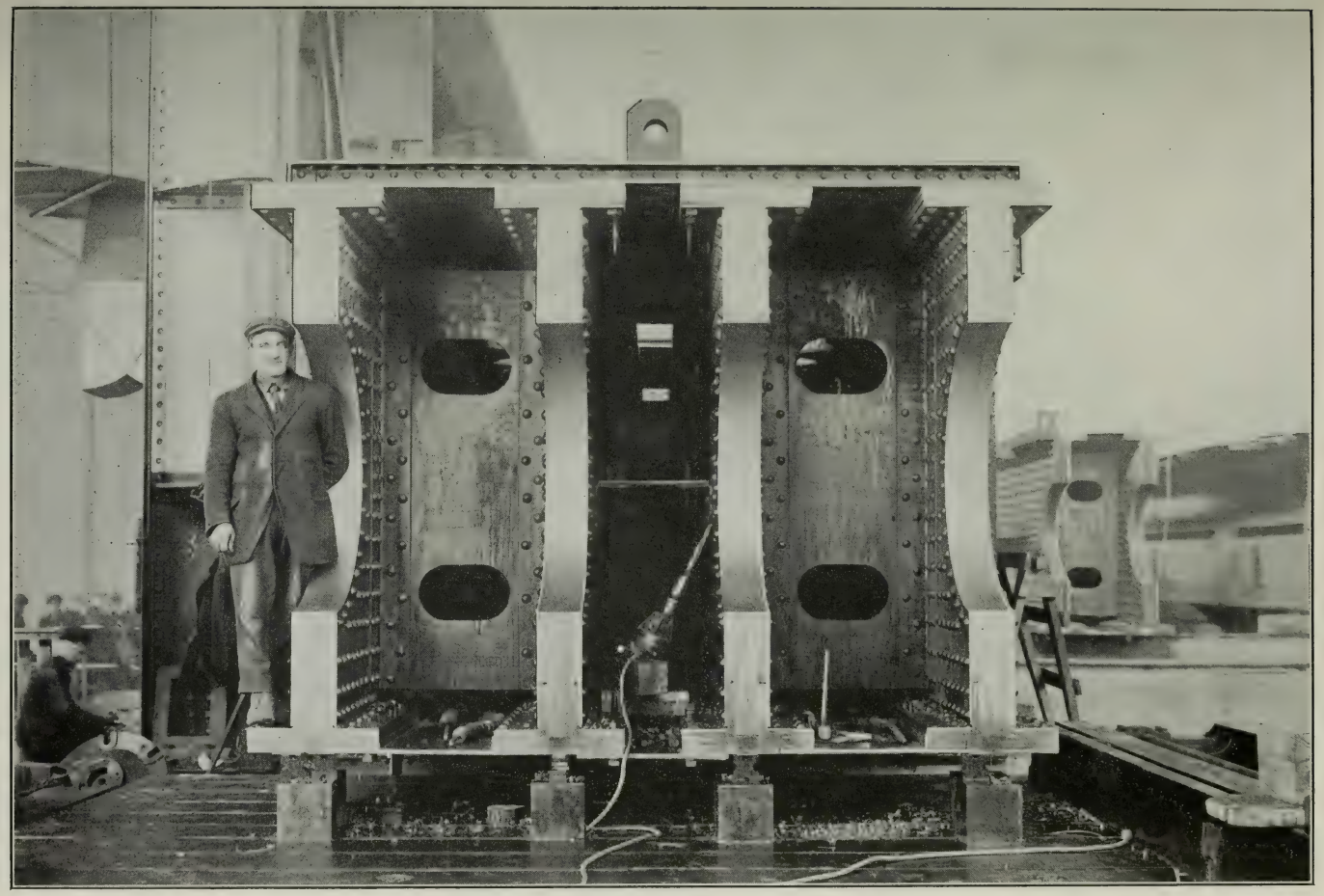


Pont de Québec. Vue montrant les cordons inférieurs de l'ancrage nord placé entre la pile principale et les piles d'ancrage. Les cordons s'appuient sur des échafaudages d'acier qu'on enlèvera plus tard.

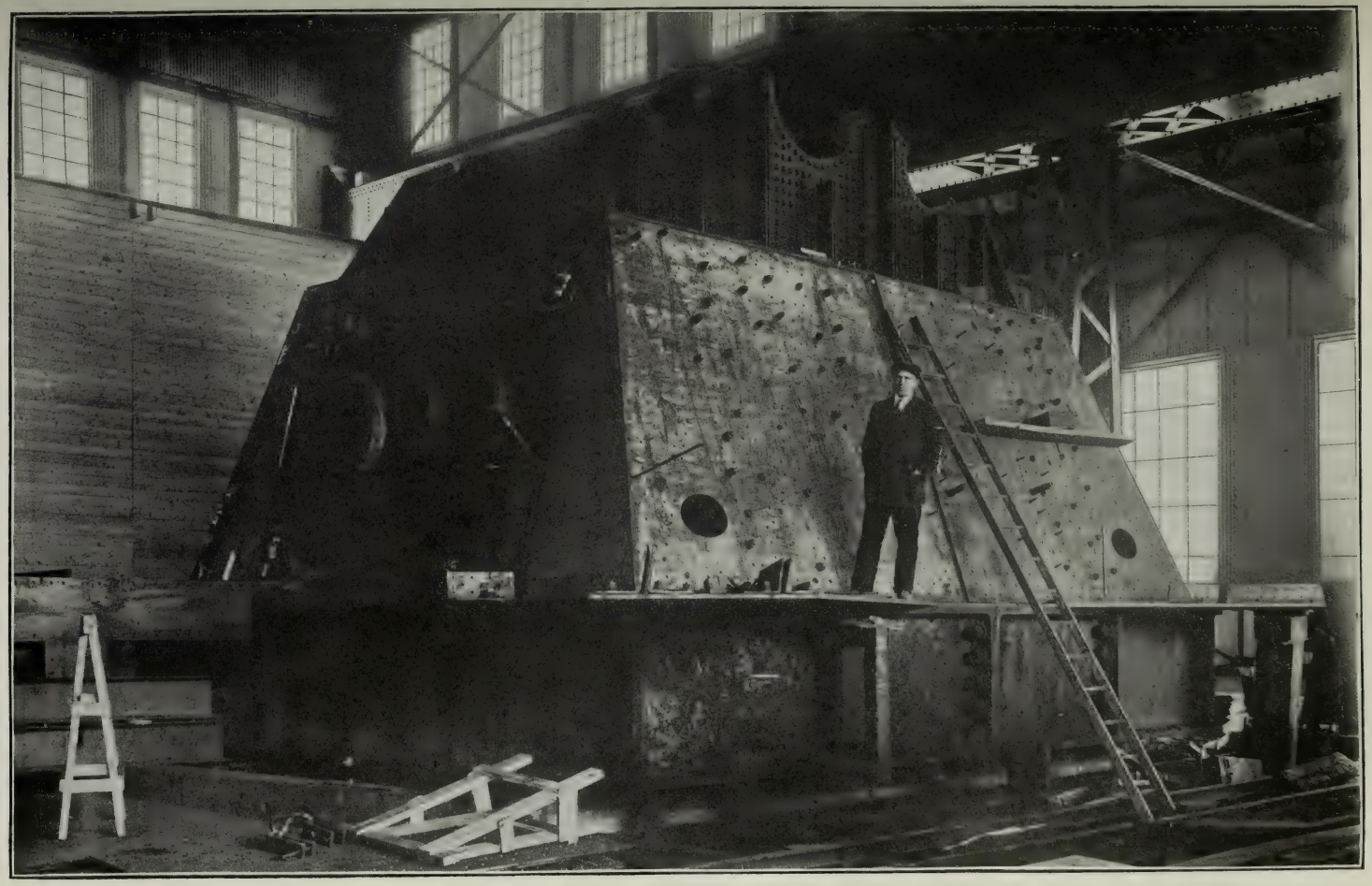
Pont de Québec. Vue montrant la travée des abords, du côté nord.



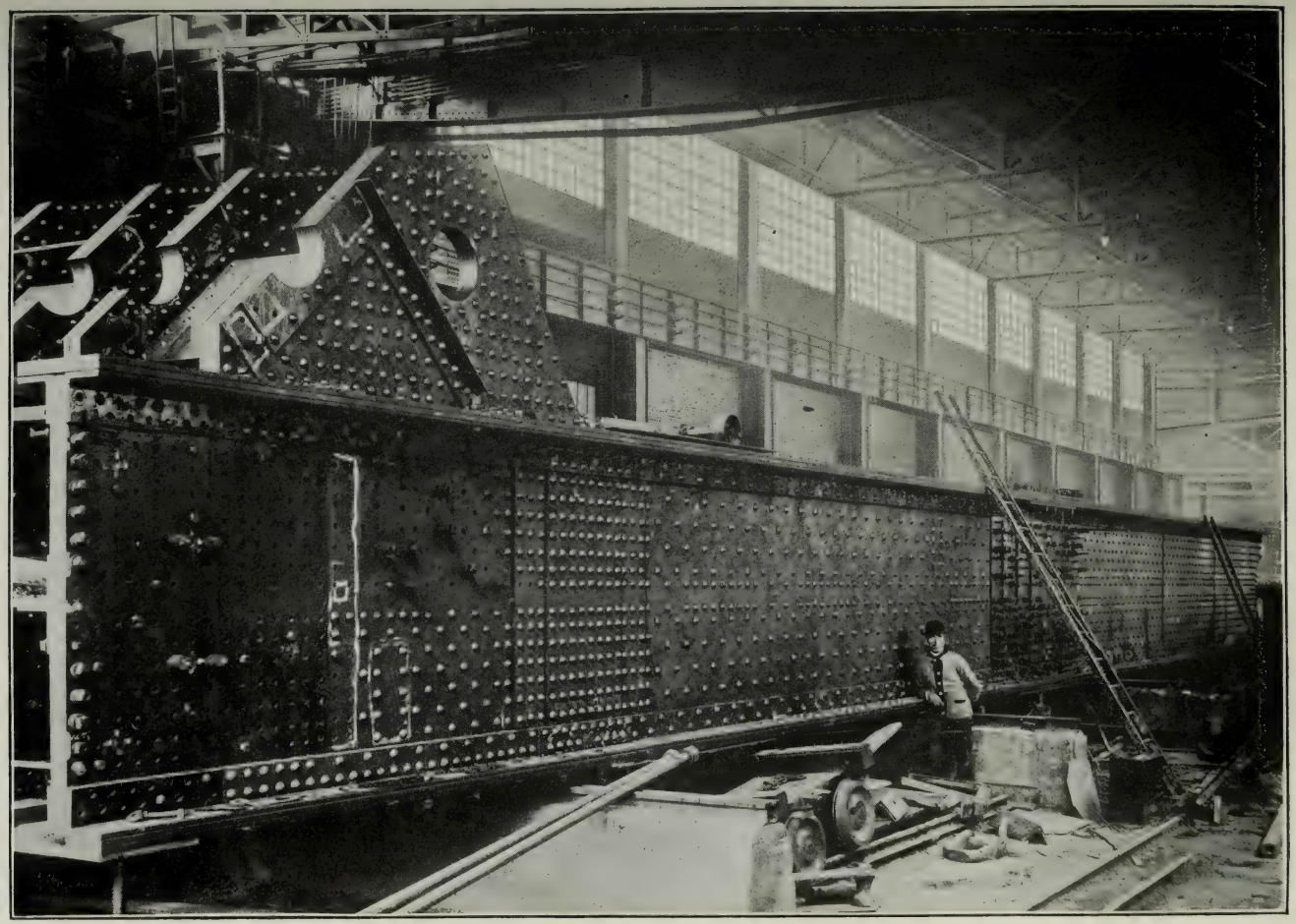
Pont de Québec. Vue de l'assemblage d'un des principaux montants. Six membrures se joignent à cet endroit.



Pont de Québec. Vue du bout de la principale jambe de force.



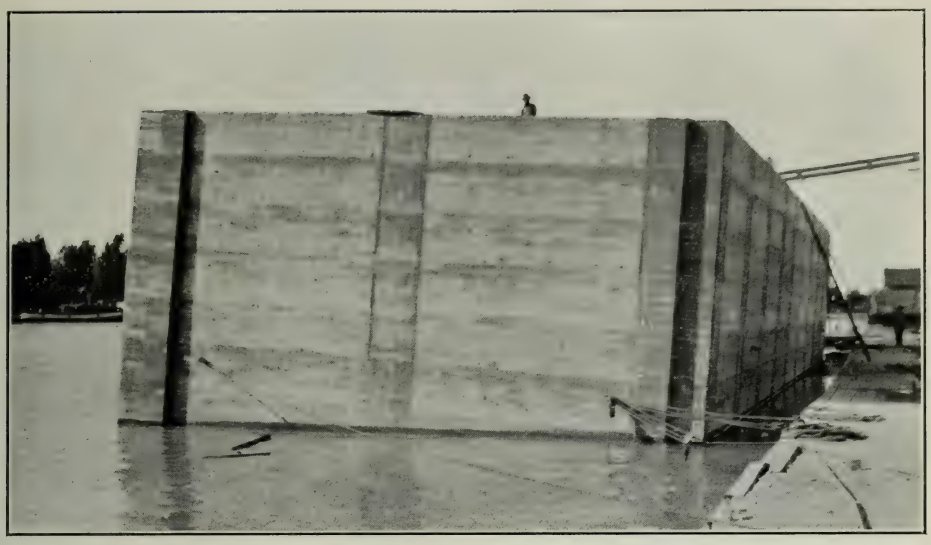
Pont de Québec. Vue d'un des principaux piédestaux de 400 tonnes qui supportent le pont sur les piles principales.



Pont de Québec. Vue montrant une section du condon principal pesant 400 tonnes.

Nouveau canal Welland. Ponts pour la déviation temporaire de la ligne principale du chemin de fer Grand-Tronc.

Nouveau Canal Welland. Malaxeur et renforcement en acier pour le mur d'entrée en béton, écluse n° 1



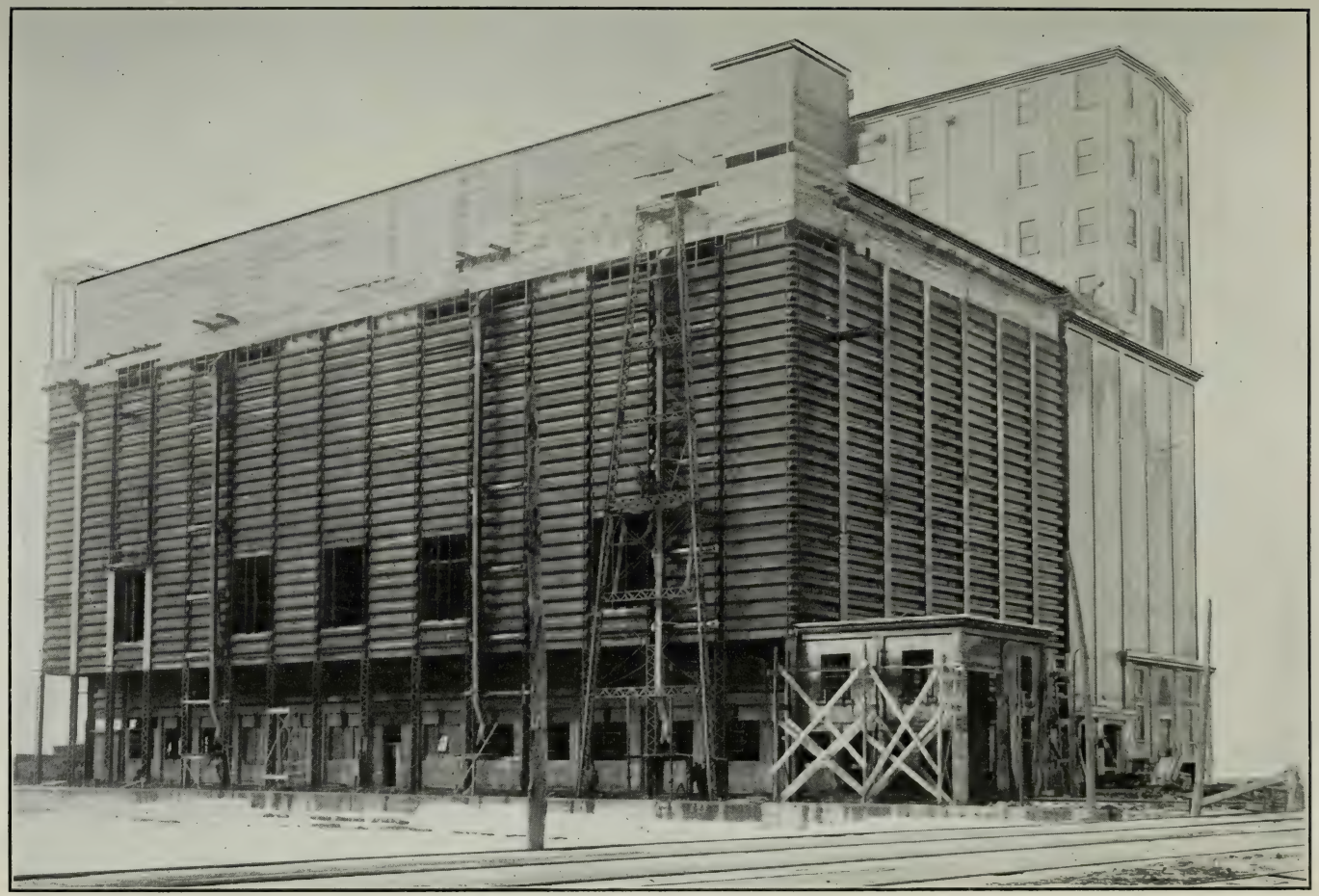
Nouveau Canal Welland. Caisson en bébon renforcé pour la jetée d'entrée, Port-Weller, lac Ontario.

Nouveau Canal Welland. Tranchée dans le roc pour la déviation du chemin de fer Grand-Tronc, Thorold.

Nouveau Canal Welland. Une des grosses dragues à l'œuvre à Port-Weller, lac Ontario.

Nouveau Canal Welland. Tranchée pour le mur d'entrée, écluse n° 1.

Canal Welland. Elévateur à grain à Port-Colborne. Vue de la construction nouvellement agrandie.

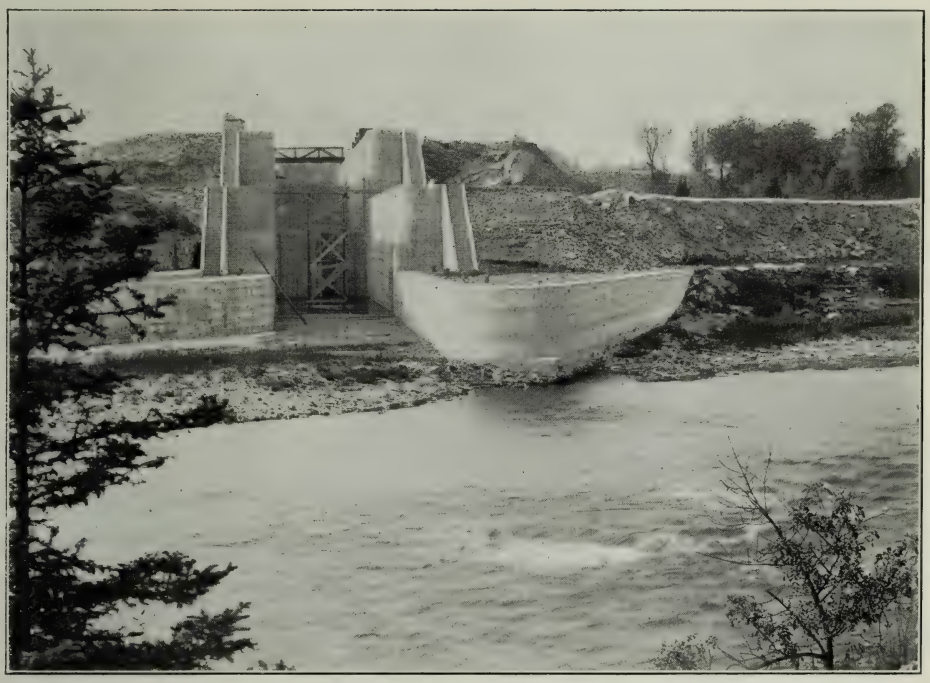


Canal Welland. Elévateur à grain à Port-Colborne. Vue de la construction nouvellement agrandie.

Canal de la Trent. Ecluse et barrage n° 2, à Trenton.

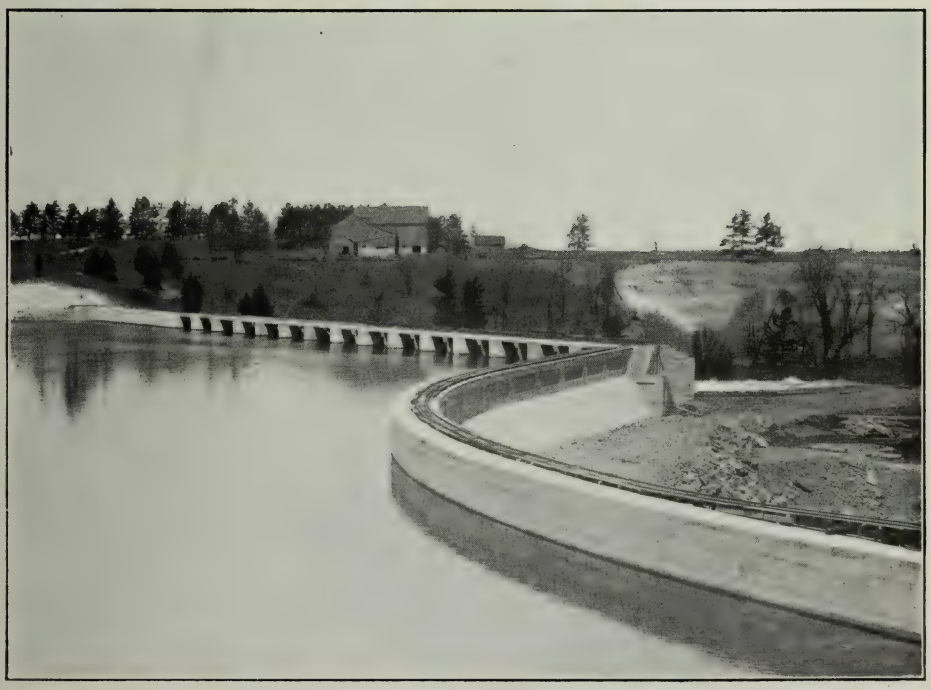
Canal de la Trent. Pont du chemin de fer Canadian Nord sur la rivière Trent, à Trenton.

PLANCHE XLIX.

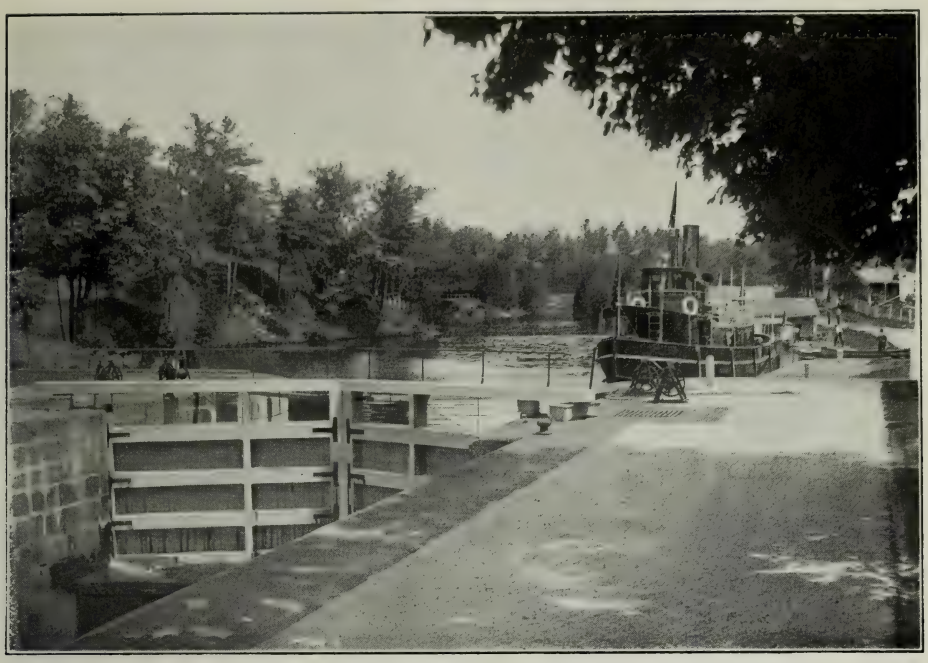


Canal de la Trent. Ecluses nos 11 et 12, à Campbellford.

Canal de la Trent. Déversoir des Chutes Heeley, rivière Trent.



Canal de la Trent. Barrage des Chutes Heeley.



Canal Rideau. Ecluse de Chaffey.

Canal Rideau. Ecluses des Chutes Jones.

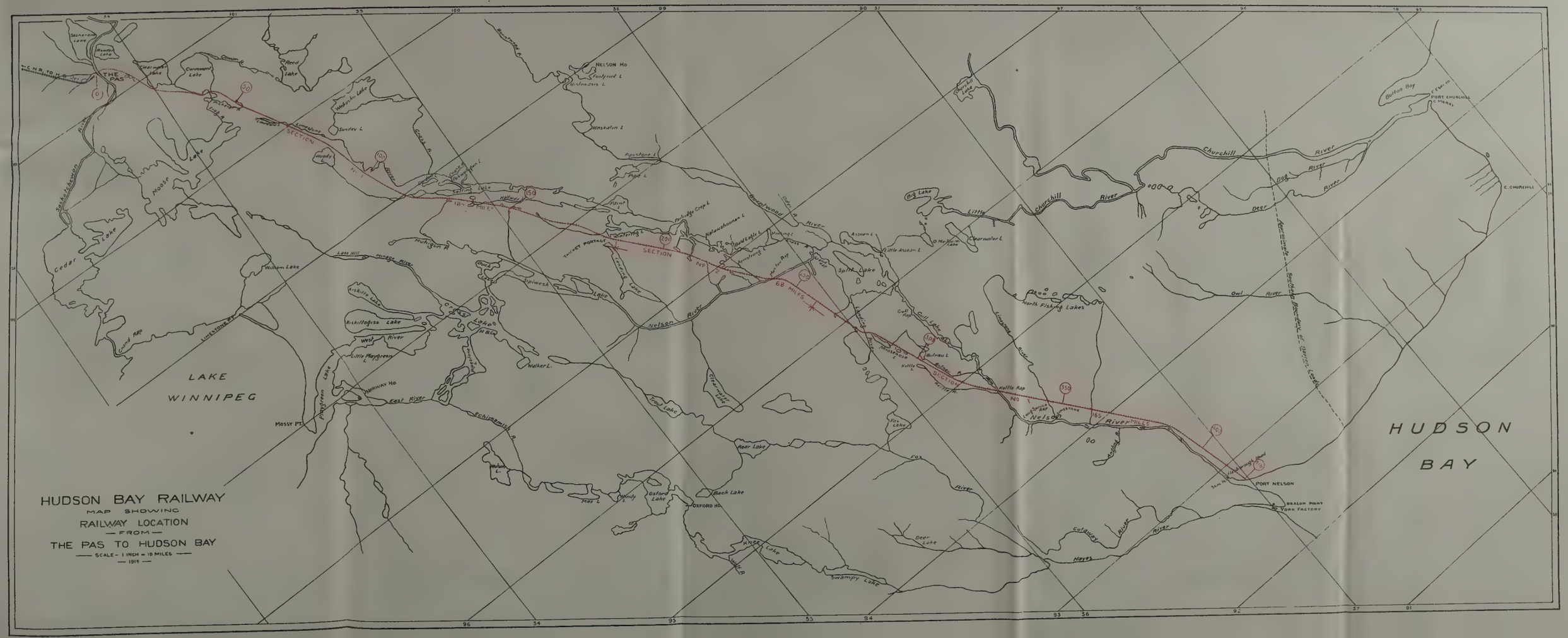
Canal Rideau. Ecluse Washburn.

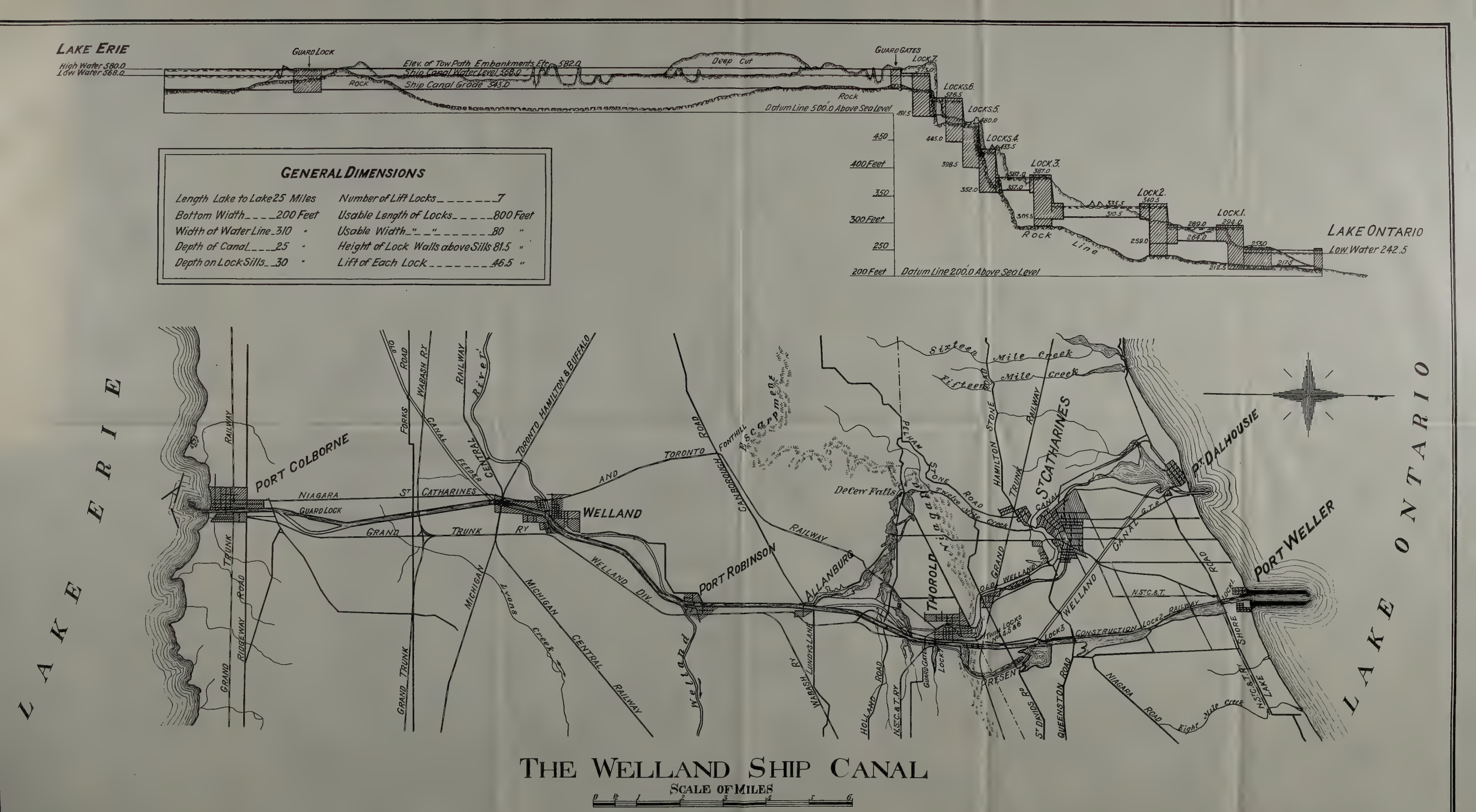
Canal Rideau. Kingston Mills, et passage en dessus de la ligne principale du chemin de fer Grand-Tronc

LAKE ONTARIO
LAKE ERIE
NEW YORK STATE
CANADA
To Hamilton 34 Miles
To Toronto 30 Miles
To Toronto 28.5 Miles
To Kingston 128 Miles
To Buffalo 20 Miles
To Detroit 240 Miles
To Cleveland 157 Miles
To Erie 66 Miles
To Dunkirk 26 Miles
HAMILTON
PORT WELLER
Pt DALHOUSIE
St CATHARINES
THOROLD
NIAGARA
NIAGARA FALLS
LOCKPORT
TONAWANDA
Grand Island
WELLAND
BUFFALO
DUNNVILLE
Pt COLBORNE
DUNKIRK
PRESENT CANAL
OLD CANAL
WELLAND SHIP CANAL
Niagara River
Welland River
Grand River
CANAL FEEDER
G T RY
T H & B RY
M C RY
N S & T RY
NIAGARA PENINSULA
PLAN SHOWING LOCATION OF
WELLAND SHIP CANAL
Scale of Miles
0 2 4 6 8 10 15 20
80°00
79°45
79°30
79°15
79°00
78°45
78°30
45
30

HAMILTON

INTERCOLONIAL RAILWAY.
SKETCH MAP
SHOWING TERMINALS AND BRANCHES
AT
HALIFAX. N.S.
500 1000 1500 2000
FEET.
DARTMOUTH RAILWAY
DARTMOUTH BRANCH
THE NARROWS
HALIFAX HARBOUR
TRUE NORTH
ASYLUM
DARTMOUTH BRANCH
WOODSIDE
SUGAR REF.
NEW RLY TO DEAN
RICHMOND PIERS
RICHMOND YARD
RICHMOND
DRY DOCK
NAVAL DOCKYARD
I.C.R. PIERS
NEW PIER UNDER CONST.
NORTH ST. STA.
TERMINAL YARD
ELEVATOR
COUTLINE OF WHARVES ONLY APPROXIMATE
GEORGE ISLAND
BEDFORD BASIN
JUNCTION H. AND S.W. WITH I.C.R.
IMPERIAL OIL CO.
WILLOW PARK YARD
FORT NEEDHAM
GOTTINGEN
DUFFUS
WELLINGTON BARRACKS
ADMIRALTY HOUSE
BRUNSWICK STREET
WATER STREET
HOLLIS STREET
BARRINGTON ST.
BULKHEAD PASSENGER LANDING QUAY
ADVOCATE
COTTON FAC.
EXHIBITION BUILDINGS
WILLOW PARK YARD AND SHOPS
CITADAL
COMMONS
PUBLIC GARDEN
CAMP HILL CEMTY
PROPOSED FUTURE EXTENSIONS
BREAKWATER
POINT PLEASANT PARK
HALIFAX OCEAN TERMINALS RAILWAY
NORTH WEST ARM
INTERCOLONIAL RAILWAY
HALIFAX AND SOUTH WESTERN RAILWAY
FAIRVIEW STATION
OXFORD VILLAGE ROAD
BEDFORD RD
WINDSOR ROAD
KENNY ROAD
HAMMONDS PLAIN ROAD
OAYGES ST
BAKERS
COLEBROOK
QUINPOOL
COBURG
YORK
YOUNG
NORTH
SOUTH
INGLIS
PARK ST
MORRIS
PLEASANT ST
HILLER ST
BELL
ROSE
STACKPOLE
LIVERPOOL
CAMPBELL
ROAD
STREET
AGRICOLA ST.


HUDSON BAY RAILWAY
MAP SHOWING
RAILWAY LOCATION
— FROM —
THE PAS TO HUDSON BAY
— SCALE - 1 INCH = 10 MILES —
— 1919 —
LAKE WINNIPEG
HUDSON BAY
THE PAS
Cedar Lake
Moose Lake
Saskatchewan River
Cormorant Lake
Reed Lake
Sundey L
Nelson River
Churchill River
Deer River
Owl River
Oba River
Little Churchill River
Big Lake
Clearwater L
Split Lake
North Fishing Lakes
Gull Lake
Bulreau L
Kettle Rap
Nelson
Port Nelson
Bradon Point
York Factory
Hayes River
Cutaway River
Swampy Lake
Deer Lake
Fox River
Fox Lake
Oxford Lake
Oxford Ho
Back Lake
Mas L
Wendy L
Walker L
Schimanski R
Mossy Pt
Norway Ho
East River
Pinegreen Lake
Little Playgreen L
West River
Kiskittogisu Lake
Kiskite Lake
Wekusko Lake
Spiwesk Lake
Cormorant Lake
Wellman Lake
Limestone Rap
Grand Rap
Moose River
Burntwood River
Nelson Ho
Footprint L
Kettlestone L
Waskatin L
Pipestone L
Pope L
Paint L
Setting Lake
Halfway
Turkey Portage
Kettle Rap
Gull Rap
Little Assean L
Assean L
Clearwater L
Big Lake
Button Bay
Port Churchill
C. Churchill
Southerly Boundary of Canada
SECTION
NO. 1
NO. 2
NO. 3
NO. 4
NO. 5
NO. 6
NO. 7
NO. 8
NO. 9
NO. 10
NO. 11
NO. 12
NO. 13
NO. 14
NO. 15
NO. 16
NO. 17
NO. 18
NO. 19
NO. 20
NO. 21
NO. 22
NO. 23
NO. 24
NO. 25
NO. 26
NO. 27
NO. 28
NO. 29
NO. 30
NO. 31
NO. 32
NO. 33
NO. 34
NO. 35
NO. 36
NO. 37
NO. 38
NO. 39
NO. 40
NO. 41
NO. 42
NO. 43
NO. 44
NO. 45
NO. 46
NO. 47
NO. 48
NO. 49
NO. 50
NO. 51
NO. 52
NO. 53
NO. 54
NO. 55
NO. 56
NO. 57
NO. 58
NO. 59
NO. 60
NO. 61
NO. 62
NO. 63
NO. 64
NO. 65
NO. 66
NO. 67
NO. 68
NO. 69
NO. 70
NO. 71
NO. 72
NO. 73
NO. 74
NO. 75
NO. 76
NO. 77
NO. 78
NO. 79
NO. 80
NO. 81
NO. 82
NO. 83
NO. 84
NO. 85
NO. 86
NO. 87
NO. 88
NO. 89
NO. 90
NO. 91
NO. 92
NO. 93
NO. 94
NO. 95
NO. 96
NO. 97
NO. 98
NO. 99
NO. 100
NO. 101
NO. 102
NO. 103
NO. 104
NO. 105
NO. 106
NO. 107
NO. 108
NO. 109
NO. 110
NO. 111
NO. 112
NO. 113
NO. 114
NO. 115
NO. 116
NO. 117
NO. 118
NO. 119
NO. 120
NO. 121
NO. 122
NO. 123
NO. 124
NO. 125
NO. 126
NO. 127
NO. 128
NO. 129
NO. 130
NO. 131
NO. 132
NO. 133
NO. 134
NO. 135
NO. 136
NO. 137
NO. 138
NO. 139
NO. 140
NO. 141
NO. 142
NO. 143
NO. 144
NO. 145
NO. 146
NO. 147
NO. 148
NO. 149
NO. 150
NO. 151
NO. 152
NO. 153
NO. 154
NO. 155
NO. 156
NO. 157
NO. 158
NO. 159
NO. 160
NO. 161
NO. 162
NO. 163
NO. 164
NO. 165
NO. 166
NO. 167
NO. 168
NO. 169
NO. 170
NO. 171
NO. 172
NO. 173
NO. 174
NO. 175
NO. 176
NO. 177
NO. 178
NO. 179
NO. 180
NO. 181
NO. 182
NO. 183
NO. 184
NO. 185
NO. 186
NO. 187
NO. 188
NO. 189
NO. 190
NO. 191
NO. 192
NO. 193
NO. 194
NO. 195
NO. 196
NO. 197
NO. 198
NO. 199
NO. 200
NO. 201
NO. 202
NO. 203
NO. 204
NO. 205
NO. 206
NO. 207
NO. 208
NO. 209
NO. 210
NO. 211
NO. 212
NO. 213
NO. 214
NO. 215
NO. 216
NO. 217
NO. 218
NO. 219
NO. 220
NO. 221
NO. 222
NO. 223
NO. 224
NO. 225
NO. 226
NO. 227
NO. 228
NO. 229
NO. 230
NO. 231
NO. 232
NO. 233
NO. 234
NO. 235
NO. 236
NO. 237
NO. 238
NO. 239
NO. 240
NO. 241
NO. 242
NO. 243
NO. 244
NO. 245
NO. 246
NO. 247
NO. 248
NO. 249
NO. 250
NO. 251
NO. 252
NO. 253
NO. 254
NO. 255
NO. 256
NO. 257
NO. 258
NO. 259
NO. 260
NO. 261
NO. 262
NO. 263
NO. 264
NO. 265
NO. 266
NO. 267
NO. 268
NO. 269
NO. 270
NO. 271
NO. 272
NO. 273
NO. 274
NO. 275
NO. 276
NO. 277
NO. 278
NO. 279
NO. 280
NO. 281
NO. 282
NO. 283
NO. 284
NO. 285
NO. 286
NO. 287
NO. 288
NO. 289
NO. 290
NO. 291
NO. 292
NO. 293
NO. 294
NO. 295
NO. 296
NO. 297
NO. 298
NO. 299
NO. 300
NO. 301
NO. 302
NO. 303
NO. 304
NO. 305
NO. 306
NO. 307
NO. 308
NO. 309
NO. 310
NO. 311
NO. 312
NO. 313
NO. 314
NO. 315
NO. 316
NO. 317
NO. 318
NO. 319
NO. 320
NO. 321
NO. 322
NO. 323
NO. 324
NO. 325
NO. 326
NO. 327
NO. 328
NO. 329
NO. 330
NO. 331
NO. 332
NO. 333
NO. 334
NO. 335
NO. 336
NO. 337
NO. 338
NO. 339
NO. 340
NO. 341
NO. 342
NO. 343
NO. 344
NO. 345
NO. 346
NO. 347
NO. 348
NO. 349
NO. 350
NO. 351
NO. 352
NO. 353
NO. 354
NO. 355
NO. 356
NO. 357
NO. 358
NO. 359
NO. 360
NO. 361
NO. 362
NO. 363
NO. 364
NO. 365
NO. 366
NO. 367
NO. 368
NO. 369
NO. 370
NO. 371
NO. 372
NO. 373
NO. 374
NO. 375
NO. 376
NO. 377
NO. 378
NO. 379
NO. 380
NO. 381
NO. 382
NO. 383
NO. 384
NO. 385
NO. 386
NO. 387
NO. 388
NO. 389
NO. 390
NO. 391
NO. 392
NO. 393
NO. 394
NO. 395
NO. 396
NO. 397
NO. 398
NO. 399
NO. 400
NO. 401
NO. 402
NO. 403
NO. 404
NO. 405
NO. 406
NO. 407
NO. 408
NO. 409
NO. 410
NO. 411
NO. 412
NO. 413
NO. 414
NO. 415
NO. 416
NO. 417
NO. 418
NO. 419
NO. 420
NO. 421
NO. 422
NO. 423
NO. 424
NO. 425
NO. 426
NO. 427
NO. 428
NO. 429
NO. 430
NO. 431
NO. 432
NO. 433
NO. 434
NO. 435
NO. 436
NO. 437
NO. 438
NO. 439
NO. 440
NO. 441
NO. 442
NO. 443
NO. 444
NO. 445
NO. 446
NO. 447
NO. 448
NO. 449
NO. 450
NO. 451
NO. 452
NO. 453
NO. 454
NO. 455
NO. 456
NO. 457
NO. 458
NO. 459
NO. 460
NO. 461
NO. 462
NO. 463
NO. 464
NO. 465
NO. 466
NO. 467
NO. 468
NO. 469
NO. 470
NO. 471
NO. 472
NO. 473
NO. 474
NO. 475
NO. 476
NO. 477
NO. 478
NO. 479
NO. 480
NO. 481
NO. 482
NO. 483
NO. 484
NO. 485
NO. 486
NO. 487
NO. 488
NO. 489
NO. 490
NO. 491
NO. 492
NO. 493
NO. 494
NO. 495
NO. 496
NO. 497
NO. 498
NO. 499
NO. 500
NO. 501
NO. 502
NO. 503
NO. 504
NO. 505
NO. 506
NO. 507
NO. 508
NO. 509
NO. 510
NO. 511
NO. 512
NO. 513
NO. 514
NO. 515
NO. 516
NO. 517
NO. 518
NO. 519
NO. 520
NO. 521
NO. 522
NO. 523
NO. 524
NO. 525
NO. 526
NO. 527
NO. 528
NO. 529
NO. 530
NO. 531
NO. 532
NO. 533
NO. 534
NO. 535
NO. 536
NO. 537
NO. 538
NO. 539
NO. 540
NO. 541
NO. 542
NO. 543
NO. 544
NO. 545
NO. 546
NO. 547
NO. 548
NO. 549
NO. 550
NO. 551
NO. 552
NO. 553
NO. 554
NO. 555
NO. 556
NO. 557
NO. 558
NO. 559
NO. 560
NO. 561
NO. 562
NO. 563
NO. 564
NO. 565
NO. 566
NO. 567
NO. 568
NO. 569
NO. 570
NO. 571
NO. 572
NO. 573
NO. 574
NO. 575
NO. 576
NO. 577
NO. 578
NO. 579
NO. 580
NO. 581
NO. 582
NO. 583
NO. 584
NO. 585
NO. 586
NO. 587
NO. 588
NO. 589
NO. 590
NO. 591
NO. 592
NO. 593
NO. 594
NO. 595
NO. 596
NO. 597
NO. 598
NO. 599
NO. 600
NO. 601
NO. 602
NO. 603
NO. 604
NO. 605
NO. 606
NO. 607
NO. 608
NO. 609
NO. 610
NO. 611
NO. 612
NO. 613
NO. 614
NO. 615
NO. 616
NO. 617
NO. 618
NO. 619
NO. 620
NO. 621
NO. 622
NO. 623
NO. 624
NO. 625
NO. 626
NO. 627
NO. 628
NO. 629
NO. 630
NO. 631
NO. 632
NO. 633
NO. 634
NO. 635
NO. 636
NO. 637
NO. 638
NO. 639
NO. 640
NO. 641
NO. 642
NO. 643
NO. 644
NO. 645
NO. 646
NO. 647
NO. 648
NO. 649
NO. 650
NO. 651
NO. 652
NO. 653
NO. 654
NO. 655
NO. 656
NO. 657
NO. 658
NO. 659
NO. 660
NO. 661
NO. 662
NO. 663
NO. 664
NO. 665
NO. 666
NO. 667
NO. 668
NO. 669
NO. 670
NO. 671
NO. 672
NO. 673
NO. 674
NO. 675
NO. 676
NO. 677
NO. 678
NO. 679
NO. 680
NO. 681
NO. 682
NO. 683
NO. 684
NO. 685
NO. 686
NO. 687
NO. 688
NO. 689
NO. 690
NO. 691
NO. 692
NO. 693
NO. 694
NO. 695
NO. 696
NO. 697
NO. 698
NO. 699
NO. 700
NO. 701
NO. 702
NO. 703
NO. 704
NO. 705
NO. 706
NO. 707
NO. 708
NO. 709
NO. 710
NO. 711
NO. 712
NO. 713
NO. 714
NO. 715
NO. 716
NO. 717
NO. 718
NO. 719
NO. 720
NO. 721
NO. 722
NO. 723
NO. 724
NO. 725
NO. 726
NO. 727
NO. 728
NO. 729
NO. 730
NO. 731
NO. 732
NO. 733
NO. 734
NO. 735
NO. 736
NO. 737
NO. 738
NO. 739
NO. 740
NO. 741
NO. 742
NO. 743
NO. 744
NO. 745
NO. 746
NO. 747
NO. 748
NO. 749
NO. 750
NO. 751
NO. 752
NO. 753
NO. 754
NO. 755
NO. 756
NO. 757
NO. 758
NO. 759
NO. 760
NO. 761
NO. 762
NO. 763
NO. 764
NO. 765
NO. 766
NO. 767
NO. 768
NO. 769
NO. 770
NO. 771
NO. 772
NO. 773
NO. 774
NO. 775
NO. 776
NO. 777
NO. 778
NO. 779
NO. 780
NO. 781
NO. 782
NO. 783
NO. 784
NO. 785
NO. 786
NO. 787
NO. 788
NO. 789
NO. 790
NO. 791
NO. 792
NO. 793
NO. 794
NO. 795
NO. 796
NO. 797
NO. 798
NO. 799
NO. 800
NO. 801
NO. 802
NO. 803
NO. 804
NO. 805
NO. 806
NO. 807
NO. 808
NO. 809
NO. 810
NO. 811
NO. 812
NO. 813
NO. 814
NO. 815
NO. 816
NO. 817
NO. 818
NO. 819
NO. 820
NO. 821
NO. 822
NO. 823
NO. 824
NO. 825
NO. 826
NO. 827
NO. 828
NO. 829
NO. 830
NO. 831
NO. 832
NO. 833
NO. 834
NO. 835
NO. 836
NO. 837
NO. 838
NO. 839
NO. 840
NO. 841
NO. 842
NO. 843
NO. 844
NO. 845
NO. 846
NO. 847
NO. 848
NO. 849
NO. 850
NO. 851
NO. 852
NO. 853
NO. 854
NO. 855
NO. 856
NO. 857
NO. 858
NO. 859
NO. 860
NO. 861
NO. 862
NO. 863
NO. 864
NO. 865
NO. 866
NO. 867
NO. 868
NO. 869
NO. 870
NO. 871
NO. 872
NO. 873
NO. 874
NO. 875
NO. 876
NO. 877
NO. 878
NO. 879
NO. 880
NO. 881
NO. 882
NO. 883
NO. 884
NO. 885
NO. 886
NO. 887
NO. 888
NO. 889
NO. 890
NO. 891
NO. 892
NO. 893
NO. 894
NO. 895
NO. 896
NO. 897
NO. 898
NO. 899
NO. 900
NO. 901
NO. 902
NO. 903
NO. 904
NO. 905
NO. 906
NO. 907
NO. 908
NO. 909
NO. 910
NO. 911
NO. 912
NO. 913
NO. 914
NO. 915
NO. 916
NO. 917
NO. 918
NO. 919
NO. 920
NO. 921
NO. 922
NO. 923
NO. 924
NO. 925
NO. 926
NO. 927
NO. 928
NO. 929
NO. 930
NO. 931
NO. 932
NO. 933
NO. 934
NO. 935
NO. 936
NO. 937
NO. 938
NO. 939
NO. 940
NO. 941
NO. 942
NO. 943
NO. 944
NO. 945
NO. 946
NO. 947
NO. 948
NO. 949
NO. 950
NO. 951
NO. 952
NO. 953
NO. 954
NO. 955
NO. 956
NO. 957
NO. 958
NO. 959
NO. 960
NO. 961
NO. 962
NO. 963
NO. 964
NO. 965
NO. 966
NO. 967
NO. 968
NO. 969
NO. 970
NO. 971
NO. 972
NO. 973
NO. 974
NO. 975
NO. 976
NO. 977
NO. 978
NO. 979
NO. 980
NO. 981
NO. 982
NO. 983
NO. 984
NO. 985
NO. 986
NO. 987
NO. 988
NO. 989
NO. 990
NO. 991
NO. 992
NO. 993
NO. 994
NO. 995
NO. 996
NO. 997
NO. 998
NO. 999
NO. 1000


LAKE ERIE
High Water 580.0
Low Water 568.0
GUARD LOCK
Elev. of Tow Path Embankments Etc. 582.0
Ship Canal Water Level 568.0
Ship Canal Grade 543.0
Rock
Deep Cut
GUARD GATES
LOCK 7
LOCKS 6.
LOCKS 5.
LOCKS 4.
LOCK 3.
LOCK 2.
LOCK 1.
Datum Line 500.0 Above Sea Level
450
400 Feet
350
300 Feet
250
200 Feet
Datum Line 200.0 Above Sea Level
LAKE ONTARIO
Low Water 242.5
GENERAL DIMENSIONS
Length Lake to Lake 25 Miles
Bottom Width 200 Feet
Width at Water Line 310 "
Depth of Canal 25 "
Depth on Lock Sills 30 "
Number of Lift Locks 7
Usable Length of Locks 800 Feet
Usable Width 80 "
Height of Lock Walls above Sills 81.5 "
Lift of Each Lock 46.5 "
LAKE ERIE
LAKE ONTARIO
PORT COLBORNE
NIAGARA
ST CATHARINES
GUARD LOCK
GRAND TRUNK RY
WELLAND
TORONTO AND
CANBOROUGH ROAD
FONTHILL
Escarpment
DeCew Falls
PELHAM
STONE ROAD
Twelve Mile Creek
Sixteen Mile Creek
Thirteen Mile Creek
HAMILTON STONE RAILWAY
ST CATHARINES
CANAL
G.T.R.
PT DALHOUSIE
PORT WELLER
PORT ROBINSON
ALLANBURG
THOROLD
OLD GRAND TRUNK
OLD WELLAND
WELLAND
CONSTRUCTION RAILWAY
TWIN LOCKS No. 4 & 5
LOCK 3
LOCK 2
LOCK 1
PRESENT
N.ST.C.&T.
ST DAVIDS RD
QUEENSTON ROAD
NIAGARA ROAD
Eight Mile Creek
N.ST.C.&T.RY
LAKE SHORE
HOLLAND ROAD
WABASH RY
LINDY'S LANE
GUARD GATES
LOCK 1
WELLAND DIV.
MICHIGAN CENTRAL RAILWAY
Lyons Creek
Welland River
GRAND TRUNK
GRAND TRUNK RAILWAY
RIDGEWAY ROAD
CANAL FEEDER
FORKS ROAD
WABASH RY
TORONTO HAMILTON & BUFFALO RAILWAY
THE WELLAND SHIP CANAL
SCALE OF MILES
0 ½ 1 2 3 4 5 6

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION

1914

(Traduit de l'anglais.)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LE ROI
1915

No. 20*a*—1915

A Son Altesse Royale, le feld-marechal, le PRINCE ARTHUR WILLIAM PATRICK ALBERT, *Duc de Connaught et de Strathearn, C.J., C.C., C.P., etc., etc., etc., Gouverneur général et Généralissime du Canada.*

PLAISE À VOTRE ALTESSE ROYALE,—

Le soussigné a l'honneur de soumettre à Votre Altesse Royale le rapport sur la statistique des canaux, pour l'année terminée le 31 décembre 1914.

Le tout respectueusement soumis.

F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

A l'honorable F. Cochrane,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de Contrôleur de la Statistique relativement aux opérations des canaux du Dominion pour l'année terminée le 31 décembre 1914.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

BUREAU DU CONTRÔLEUR DE LA STATISTIQUE,
OTTAWA, le 10 février 1915.

M. A. W. CAMPBELL, I. C.,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les statistiques des canaux pour l'année terminée le 31 décembre 1914.

Le volume du trafic par les canaux du Canada durant l'année 1914 s'est élevé à 37,023,237 tonnes, contre 52,053,913 tonnes en 1913. Il y a donc eu diminution de 15,030,676 tonnes.

Le tableau ci-après donne la répartition du trafic, canal par canal, pour l'année 1914, ainsi que l'augmentation ou la diminution suivant le cas:—

——	Tonnes.	Augmentation	Diminution.
		Tonnes.	Tonnes.
Sault-Ste-Marie	27,549,184	.....	15,100,140
Welland	3,860,969	290,255	.....
Saint-Laurent	4,391,493	89,066	.....
Chambly	436,905	.....	118,697
St-Pierre	54,180	.....	17,334
Murray	83,907	.....	96,669
Ottawa	335,132	.....	30,306
Rideau	151,739	.....	19,484
Trent	67,715	11,915	.....
St-André	42,013	.....	39,282
Total	37,023,237	391,236	15,421,912

On remarque que cette diminution sans précédent du trafic pendant l'année 1914, s'est produite presque entièrement à Sault Ste-Marie. Sur la diminution totale de 15,030,676 tonnes, 1,748,669 tonnes forment la diminution du trafic provenant du Canada, et 13,282,007 tonnes celle du commerce des Etats-Unis. Comme on le verra plus loin, la diminution du trafic américain s'est produite surtout dans le transport du minerai de fer de la tête du lac Supérieur aux ports du lac Erié.

On devra comprendre que ces chiffres ne donnent pas le tonnage net. Ils représentent la totalité du trafic qui a passé par tous les canaux, et il arrive qu'une cargaison peut passer par deux ou plusieurs canaux. D'après une étude du département on peut dire que le trafic de 1914, après en avoir retranché les répétitions, est d'environ 29,786,186 tonnes dont 5,521,228 proviennent du Canada et 24,264,958 des Etats-Unis.

L'état suivant indique l'accroissement du trafic brut depuis 1904 à 1914:

1904	8,256,236	tonnes.
1905	9,371,744	"
1906	10,523,185	"
1907	20,543,639	"
1908	17,502,820	"
1909	33,720,748	"
1910	42,990,608	"
1911	38,030,353	"
1912	47,587,245	"
1913	52,053,913	"
1914	37,023,237	"

Nous avons fait pour la première fois une analyse du trafic pour chaque mois séparément, et le résultat est consigné ci-après pour tous les canaux en bloc.

——	1911.	1912.	1913.	1914.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Janvier	254	181	397	494
Avril	722,311	77,871	875,226	554,111
Mai	5,170,587	6,134,122	7,260,227	5,307,123
Juin	5,451,549	6,851,248	7,647,189	6,136,657
Juillet	5,798,169	7,054,060	8,137,169	6,339,831
Août	5,778,187	7,159,871	7,625,782	6,261,380
Septembre	5,466,054	6,983,913	7,531,379	6,069,946
Octobre	5,514,042	7,321,846	7,350,914	4,660,484
Novembre	3,657,824	5,369,493	4,891,143	1,470,471
Décembre	471,376	634,640	734,487	222,740
Total	38,030,353	47,587,245	52,053,913	37,023,237

Il est intéressant d'étudier mois par mois le mouvement du fret dans chacun des canaux du Canada, cette étude pour 1914 et l'année précédente est donnée ci-après:

——	Sault-Ste-Marie.	Welland.	St-Laurent.	Chambly.	Ottawa.	Rideau.	St-Pierre.	Murray.	Trent.	St-André.	Total.
1914.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Avril	437,182	77,805	33,947	.....	2,081	.....	494	2,865	.....	.....	554,605
Mai	3,939,578	569,909	655,929	33,517	60,860	27,823	6,785	5,726	4,277	2,930	5,307,123
Juin	4,653,580	581,388	673,678	74,959	73,030	30,090	6,724	15,945	10,069	16,194	6,136,657
Juillet	4,749,845	618,038	764,625	74,834	62,902	28,537	6,017	11,540	11,160	13,335	6,339,831
Août	4,799,387	583,441	681,136	84,919	54,515	24,210	3,565	11,370	13,004	5,833	6,261,380
Septembre	4,669,372	593,822	635,327	80,400	36,475	16,944	3,490	18,071	13,684	2,361	6,099,946
Octobre	3,355,305	537,729	626,996	58,830	31,137	16,633	10,605	8,315	13,574	1,360	4,660,484
Novembre	815,235	270,337	311,281	29,448	14,132	7,502	12,034	8,575	1,927	.....	1,470,471
Décembre	179,700	28,500	8,574	.....	.....	.....	4,466	1,500	.....	.....	222,740
Total	27,599,184	3,860,969	4,391,493	436,905	335,132	151,739	54,180	83,907	67,715	42,013	37,023,237
1913.											
Avril	702,618	103,048	52,955	571	5,220	.....	3,332	7,761	118	.....	875,623
Mai	6,029,539	482,844	573,032	50,729	54,007	25,518	9,116	26,364	3,134	5,944	7,260,227
Juin	6,276,817	487,173	642,803	87,402	56,554	26,946	8,988	31,632	9,834	19,038	7,647,189
Juillet	6,656,867	565,296	659,900	100,961	53,552	26,497	8,261	37,254	7,310	21,271	8,137,169
Août	6,124,104	570,838	689,712	95,779	57,069	27,491	9,132	31,427	7,185	13,045	7,625,782
Septembre	6,220,171	492,369	611,969	87,035	47,588	23,132	8,251	16,832	12,520	11,512	7,531,379
Octobre	5,995,098	507,991	633,469	88,493	56,540	24,553	8,307	15,949	10,029	10,485	7,350,914
Novembre	4,017,393	336,425	412,023	44,632	34,908	17,086	9,721	13,357	5,598	.....	4,891,143
Décembre	676,715	24,730	26,564	.....	.....	.....	6,406	.....	72	.....	734,487
Total	42,699,324	3,570,714	4,302,427	555,602	365,438	171,223	71,514	180,576	55,800	81,295	52,053,913

L'état comparatif suivant indique les fluctuations du trafic sur les divers canaux durant les cinq dernières années:—

——	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Sault Ste. Marie	36,395,687	30,951,709	39,669,655	42,699,324	27,599,184
Welland	2,326,290	2,537,629	2,851,915	3,570,714	3,860,969
St-Laurent	2,760,752	3,105,708	3,477,188	4,302,427	4,391,493
Chambly	669,299	599,829	618,415	555,602	436,905
St-Pierre	85,951	75,298	74,809	71,514	54,180
Murray	177,941	163,457	170,081	180,576	83,907
Ottawa	385,261	320,071	392,350	365,438	335,132
Rideau	134,881	172,227	160,133	171,223	151,739
Trent	46,263	57,290	77,150	55,800	67,715
St-André	8,283	47,135	95,549	81,295	42,013

Bien que toutes les catégories de marchandises transportées par les canaux soient données en détail au cours de ce rapport, nous donnons ci-après un résumé, par classes de denrées ou marchandises, pour illustrer plus directement le mouvement du fret pendant les années 1913 et 1914.—

Canaux.	Produits agricoles.	Produits de provenance animale.	Objets manufacturés.	Produits forestiers.	Produits miniers.	Total.
1913.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Sault Ste. Marie	5,253,665	198	733,910	62,958	36,648,593	42,699,324
Welland	1,684,967	361	548,373	337,927	999,086	3,570,714
St-Laurent	1,545,775	8,269	460,161	660,226	1,627,996	4,302,427
Chambly	13,432	490	20,217	337,331	184,132	555,602
St-Pierre	15,935	2,492	8,078	6,301	38,708	71,514
Murray	568	13	75,803	55	104,137	180,576
Ottawa	2,331	3,657	15,901	186,710	156,839	365,438
Rideau	3,437	3,458	15,213	27,331	121,784	171,223
Trent	1,840	298	2,414	50,812	436	55,800
St-André	377	65	1,629	9,274	69,950	81,295
Total	8,522,327	19,301	1,881,699	1,678,925	39,951,661	52,053,913
1914.						
Sault Ste. Marie	3,799,337	217	487,789	40,956	23,270,885	27,599,184
Welland	2,116,378	275	361,174	360,434	1,022,708	3,860,969
St-Laurent	2,020,035	6,905	297,269	668,775	1,398,509	4,391,493
Chambly	9,248	211	11,111	293,242	123,093	436,905
St-Pierre	11,845	1,543	4,117	3,126	33,549	54,180
Murray	149	.....	21,605	430	61,723	83,907
Ottawa	3,032	3,183	18,663	171,440	138,814	335,132
Rideau	2,027	3,010	13,466	15,041	118,195	151,739
Trent	795	336	3,043	62,473	1,068	67,715
St-André	22	1	288	6,050	35,652	42,013
Total	7,962,868	15,681	1,218,525	1,621,967	26,204,196	37,023,237

Le trafic total de 1914 des canaux canadiens à Sault Ste-Marie fut transporté comme suit:—Sur des vaisseaux américains, 86%; sur des vaisseaux canadiens, 14%

Pour bien comprendre la situation du trafic, il est bon de voir le rapport de chaque classe de denrées au trafic total, en fraction de cent durant les cinq dernières années:—

—	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.	Pour cent.
Produits agricoles	10·2	14·2	14·51	16·40	21·51
Produits des animaux	1·2	·1	·04	·04	·04
Objets fabriqués	5·2	6·2	4·68	3·61	3·29
Produits forestiers	3·9	4·0	3·43	3·22	4·38
Produits miniers	79·5	75·5	77·34	76·73	70·78

TRAFIC DU CANADA ET DES ETATS-UNIS.

Le tableau suivant donne le nombre et le tonnage des vaisseaux canadiens et américains et aussi le nombre de tonnes de fret transporté par les canaux canadiens en 1908 et les années suivantes:—

Années.	Navires canadiens.		Navires américains.		Tonnes de fret.		
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Canada.	Etats-Unis.	Total.
1908	29,040	6,780,789	7,489	4,835,320	5,012,147	12,190,673	17,502,820
1909	22,507	7,811,578	9,996	16,459,322	7,378,057	26,342,691	33,720,748
1910	25,337	8,931,790	11,462	21,777,297	7,883,614	35,106,994	42,990,608
1911	25,585	9,172,192	10,370	18,231,622	7,792,907	30,237,446	38,030,353
1912	27,371	10,237,335	11,785	24,636,190	9,376,529	38,210,716	47,587,245
1913	28,654	12,078,041	10,739	24,238,788	11,130,875	40,923,038	52,053,913
1914	26,125	12,050,856	7,742	15,636,414	9,382,206	27,641,031	37,023,237

En réduisant les chiffres précédents en percentage, la situation nous parait plus nette, comme suit:—

Années.	Pour-cent canadien.	Pour-cent américain.
1908	28·7	71·3
1909	21·8	78·2
1910	18·3	81·7
1911	20·5	79·5
1912	19·7	80·3
1913	21·3	78·7
1914	25·3	74·7

Tout le trafic canadien, cependant n'est pas passé par les canaux canadiens. A Sault Ste-Marie, 1,068,812 tonnes de fret canadien a pris le canal américain en cet endroit. Nous n'avons pas à notre disposition les chiffres des années précédentes, mais nous essaierons de les avoir dans le cours de la présente année, En ajoutant les 1,068,812 tonnes qui sont passées par le canal américain au nombre de tonnes de fret canadien transporté par les canaux canadiens, tel que donné dans le paragraphe précédent—5,521,228, nous avons un total de 6 590,040 tonnes pour 1914.

La situation en 1914 à Sault Ste-Marie concernant le canal canadien ainsi que le canal américain, peut se résumer comme suit: Sur un trafic total de 50,692,092 tonnes de fret américain, 23,989,437 tonnes, soit 47.3% sont passées par le canal canadien. D'un autre côté, sur un montant total de 4,678,559 tonnes de fret canadien, 1,068,812 tonnes, ou 22.8% sont passées par le canal américain.

Sous ce rapport, l'année 1914 se trouve dans les conditions normales de la moyenne des années.

Le rapport du trafic canadien s'est amélioré en 1914 seulement par suite, de la diminution du commerce américain. Mesuré en volume, le fret canadien a diminué de 15.7% en 1914; et le fret provenant des Etats-Unis a diminué de 32.5%. Les tableaux 1 à 7, au cours de ce rapport, contiennent une foule de détails concernant le caractère international du transport par canaux; mais pour faire une comparaison immédiate, le résumé suivant sera de quelque utilité:

Canaux.	Trafic total.	Canadien Tonnes.	Pourcentage.	Américain Tonnes.	Pourcentage.
Sault Ste. Marie	27,599,184	3,609,747	13·0	23,989,437	86·9
Welland	3,860,969	2,013,619	52·1	1,847,350	47·6
St-Laurent	4,391,493	2,738,649	62·3	1,652,844	37·7
Chambly	436,905	308,091	70·5	128,814	29·5
St-Pierre	54,180	54,164	99·9	16	
Murray	83,907	80,946	96·4	2,961	3·5
Ottawa	335,132	325,059	96·9	10,073	6·0
Rideau	151,739	142,203	93·7	9,536	6·3
Trent	67,715	67,715	100·0	.....	
St-André	42,013	42,013	100·0	.....	
	37,023,237	9,382,206	25·3	27,641,031	74·7

On remarquera que la prépondérance du trafic américain, environ 75%=du trafic total de tous les canaux, provient surtout de la situation de Sault Ste-Marie, qui est la porte d'entrée du commerce sur les Grands Lacs. En cet endroit, le volume du fret américain pendant 1914 s'est élevé â 86.9% du trafic total. Le canal canadien du Sault Ste-Marie fut inauguré en 1895, et depuis cette année, le mouvement du fret a été comme suit:—

Années.	Trafic total.	Trafic canadien.	Pourcentage canadien.	Trafic américain.	Pourcentage américain.
1896	4,557,399	321,770	7·0	4,255,629	93·7
1897	4,947,063	337,146	6·8	4,609,737	93·0
1898	3,055,287	146,539	4·8	2,908,748	95·2
1899	3,006,664	299,975	9·9	2,706,629	90·1
1900	2,035,677	255,264	12·5	1,880,413	87·5
1901	2,820,394	494,613	17·5	2,325,781	7825
1902	4,729,268	1,140,623	24·1	3,588,645	5·99
1903	5,511,868	1,362,820	24·7	4,149,048	75··
1904	5,030,705	1,212,145	24·1	3,818,360	75·2
1905	5,473,406	1,304,355	23·8	4,169,051	76·3
1906	6,574,046	1,632,683	24·8	4,941,363	75·2
1907	15,588,165	1,957,334	12·5	13,630,831	87·5
1908	12,759,216	2,113,160	16·5	10,646,056	83·5
1909	27,861,245	2,767,875	9·1	25,093,370	90·9
1910	36,395,687	2,941,229	8·1	33,454,458	91·9
1911	30,951,709	3,167,936	10·2	27,783,773	89·8
1912	39,669,655	3,808,157	9·6	35,861,498	90·4
1913	42,699,324	4,816,718	11·3	37,882,606	88·7
1914	27,599,184	3,609,747	13·1	23,989,437	86·9

Il est dificile de comprendre parfaitement le tableau précédent en l'absence d'explications concernant la nature du fret américain passant par le canal canadien de Sault Ste-Marie. Par l'analyse de ce fret, on trouve qu'il est surtout constitué par du minerai de fer transporté vers l'est Le transport de ce minerai en grandes quantités a commencé après 1900. Le tableau suivant donne l'historique du transport de ce fret depuis 1905:—

Années.	Fret américain passant par le canal canadien.			Minerai compris dans colonne précédente.	Pourcentage du minerai	Fret autres que le minerai.	Pourcentage d'autre fret.
	Montant.	Descendant.	Total.				
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.		Tonnes.	
1905	1,028,871	3,140,180	4,169,051	2,910,118	69·9	1,258,933	30·1
1906	1,367,796	3,573,567	4,941,363	2,929,366	59·3	1,011,997	40·7
1907	2,604,741	11,026,090	13,630,831	9,995,242	73·2	3,635,589	26·8
1908	2,419,709	8,226,347	10,646,056	7,362,351	69·1	3,283,705	30·9
1909	2,737,101	22,356,269	25,093,370	21,156,915	84·3	3,936,455	15·7
1910	4,004,538	29,449,920	33,454,458	28,440,952	85·0	5,013,506	15·0
1911	4,307,187	23,476,586	27,783,773	22,654,029	81·5	5,129,744	18·5
1912	3,133,638	32,727,860	35,861,498	31,134,251	87·0	4,727,247	13·0
1913	4,238,829	33,643,777	37,882,606	32,386,866	85·5	5,495,740	14·5
1914	2,398,944	21,737,678	24,136,622	20,817,953	86·2	3,318,669	13·8

Le tableau précédent comprend 147,185 tonnes de blé canadien expédié de Duluth en 1914; et comme il vient d'un port des Etats-Unis, il est calculé avec le fret américain pour les besoins de ce tableau.

La totalité du fret américain du tableau précédent ne concorde pas avec les chiffres du tableau 7; on explique cette différence, par la raison que le grain canadien expédié de Duluth est, pour les besoins de notre comparaison, classifié comme faisant partie du trafic américain. En examinant la situation à Sault Ste-Marie, on peut conclure par la comparaison de la quantité de fret dirigé vers l'est, soit canadien, soit américain, à part les minerais. Quelques cargaisons de minerais de fer et de cuivre provenant du Canada sont expédiées annuellement vers l'est; mais en ôtant les minerais, nous avons le tableau suivant:—

Années.	Fret canadien descendant à part le minerai.	Pourcentage du fret total descendant.	Fret américain descendant à part le minerai.	Pourcentage du fret total descendant.
1905	838,537	82·7	303,630	9·7
1906	1,112,742	92·8	721,320	20·2
1907	1,446,788	91·7	1,142,468	10·3
1908	1,585,549	92·3	986,614	11·9
1909	2,038,245	98·0	1,229,282	5·5
1910	2,132,620	100·0	962,062	3·3
1911	2,466,806	99·1	820,488	3·5
1912	3,019,998	99·8	1,576,646	4·8
1913	4,114,402	99·0	1,271,882	3·8
1914	2,985,114	97·1	919,725	4·2

Sur le canal Welland, le minerai de fer n'est pas en aussi grande quantité, et le fret est de composition générale en denrées diverses. Le canal est le principal moyen de communication par eau entre Sault Ste-Marie et Montréal, et le tableau suivant concernant le trafic sur ce canal aidera à faire comprendre la situation du transport par canaux:—

FRET TRANSPORTÉ PAR LE CANAL WELLAND.

Année.	Canadien—montant.	Pour cent.	Canadien—descendant.	Pour cent.	Etats-Unis—montant.	Pour cent.	Etats-Unis—descendant.	Pour cent.
	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
1887	61,310	41·3	87,159	58·7	265,738	31·9	565,928	68·1
1891	25,260	25·8	72,522	74·2	264,952	30·2	612,279	69·8
1896	19,369	8·8	200,294	91·2	271,900	25·6	788,424	74·4
1897	12,091	6·3	179,998	93·7	212,108	19·6	870,095	80·4
1898	11,904	8·5	127,236	91·5	211,502	21·1	789,435	78·9
1899	17,464	10·2	153,174	89·8	135,038	21·8	484,094	78·2
1900	18,670	11·0	150,378	89·0	99,560	18·1	450,752	81·9
1901	22,804	10·2	200,693	89·8	83,601	21·1	313,111	78·9
1902	39,760	16·2	204,398	83·8	44,994	10·7	376,235	89·3
1903	116,143	34·6	220,152	65·4	153,947	23·1	512,677	76·9
1904	94,353	27·1	253,920	72·9	90,855	19·6	372,243	80·4
1905	104,490	24·6	319,944	75·4	127,569	19·1	540,047	80·9
1906	131,502	24·2	410,749	75·8	91,366	13·8	568,350	86·2
1907	202,051	29·6	479,292	70·4	188,113	20·1	744,676	79·9
1908	163,447	21·7	587,239	78·3	247,513	25·9	705,254	74·1
1909	382,041	37·5	635,187	62·5	260,048	25·7	748,675	74·3
1910	420,407	35·9	749,891	64·1	304,427	26·3	851,565	73·7
1911	508,865	38·0	828,085	62·0	334,054	27·8	866,625	72·2
1912	578,251	37·1	979,525	62·9	247,471	19·1	1,046,668	80·9
1913	641,402	32·4	1,338,274	67·6	363,701	22·9	1,227,337	77·1
1914	504,487	22·2	1,769,502	77·8	351,562	22·2	1,235,418	77·8

TRANSPORT DU BLÉ CANADIEN.

Depuis plusieurs années on fait une étude spéciale du transport du blé canadien par voie des canaux, et à cette fin, tous les faits concernant la destination et les tarifs de transport ont été étudiés et mis en tableau. Les renseignements provenant de cette étude ne feront qu'augmenter en valeur d'année en année.

Les registres du ministre donnent comme suit les consignations annuelles depuis 1895 passées par le canal canadien au Sault Ste-Marie:—

	Boisseaux.
1895	1,087,800
1896	7,274,000
1897	9,130,167
1898	3,456,934
1899	7,699,267
1900	5,573,267
1901	5,893,034
1902	19,896,900
1903	25,807,800
1904	25,250,969
1905	22,603,500
1906	26,361,400
1907	34,602,000
1908	41,793,300
1909	48,047,833
1910	51,774,833
1911	63,641,000
1912	83,743,034
1913	101,066,133
1914	77,467,833

Il est bon de faire remarquer spécialement que les chiffres précédents pour les années antérieures à 1909 ne comprennent pas les consignations de

blé expédié de Duluth par le canal canadien. Aussi que les consignations qui sont passées par le canal américain sont exclues pour chacune des années mentionnées. En d'autre termes, le tableau précédent se rapporte au blé canadien passé par le canal canadien au Sault Ste-Marie, et depuis 1909, comprend les consignations venant de Duluth.

Comme nous l'avons déjà dit, il y a aussi du blé canadien qui est passé par le canal américain au Sault Ste-Marie, et voici un état concernant cette particularité:—

	Boisseaux.
Par le canal canadien	77,467,833
Par le canal américain	17,564,233
Total	95,032,066

Les envois de farine canadienne venant de l'ouest ont fourni un total de 3,275,532 barils, dont 1,975,950 sont passés par le canal canadien et 1,499,370 par le canal américain au Sault Ste-Marie. A 4½ boisseaux par baril, cette farine représente 14,739,872 boisseaux de blé. Cela forme une augmentation 7,161,107 boisseaux sur 1913, pour le blé sous forme de farine. En additionnant les consignations de blé et de farine qui sont passées par les deux canaux, nous avons un total de 106,442,605 boisseaux, soit une diminution de 42,867,059 sur l'année précédente. Voici en résumé, le montant total de blé transporté en 1914:—

	Boisseaux.
Par le canal canadien	77,467,833
Par le canal américain	17,564,233
Blé en farine	14,739,872
Total	109,771,938

En additionnant les consignations de blé canadien passées par les deux canaux canadien et américain au Sault Ste-Marie, nous avons le tableau suivant pour le temps pendant lequel on a tenu compte de ces faits:—

	Boisseaux.
1912	109,842,031
1913	141,726,899
1914	95,032,066

On s'est appliqué depuis quelques années à connaître la destination du blé canadien expédié des ports canadiens. Pendant 1913 et 1914, les consignations descendant de Port-Arthur-Fort-William et passant par les canaux soit canadien soit américain au Sault Ste-Marie avaient les destinations suivantes:—

De	1913	1914
Port-Arthur-Fort-William.	Boisseaux.	Boisseaux.
A Montréal	11,950,433	9,624,600
Aux ports de la Baie-Georgienne	24,448,134	21,086,566
" autres ports canadiens	28,045,733	33,132,733
A Buffalo	67,701,900	24,974,767
Total	132,146,200	88,818,666

Afin de tenir compte de tout blé canadien expédié vers l'est en 1913 et 1914, par les canaux canadien et américain au Sault Ste-Marie, il est nécessaire

d'ajouter aux cargaisons précédentes, celles qui ont été expédiées de Duluth en transit. En ajoutant les consignations de Port-Arthur-Fort-William à celles de Duluth, les quantités et la destination sont représentées dans le tableau suivant:—

De	1913	Pour cent.	1914	Pour cent.
Port-Arthur-Fort-William et Duluth.	Boisseaux.		Boisseaux.	
A Montréal	15,186,632	10·7	10,283,166	10·8
Aux ports de la Baie-Georgienne	26,054,001	18·4	24,864,466	26·2
" autres ports canadiens	28,973,333	20·5	34,350,700	36·2
A Buffalo	71,522,933	50·4	25,533,734	26·8
Total	141,726,899	.....	95,032,066	.....

L'expression "aux autres ports canadiens" dans les tableaux précédents signifie les ports situés entre la Baie-Georgienne et le lac Ontario et le plus souvent Port-Colborne, celui-ci comme on le verra plus loin, est un port de transbordement.

Afin de conserver une base de comparaison avec les rapports précédents, nous donnons le résumé suivant concernant le transport du blé canadien par les canaux canadien et américain au Sault Ste-Marie:—

Blé canadien.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à—						
Montréal	10,517,266	13,185,370	12,761,666	14,929,099	11,950,433	9,624,600
la baie Georgienne	13,384,400	12,753,200	9,881,234	19,501,168	24,448,134	21,086,566
d'autres ports canadiens	10,149,633	9,603,400	11,880,666	20,458,700	28,045,733	33,132,733
Buffalo	12,841,334	15,693,363	27,945,600	44,228,266	67,701,900	24,974,767
De Duluth à—						
Montréal	520,000	315,000	.....	283,500	3,236,199	658,566
Buffalo	528,200	224,500	710,334	5,714,367	3,811,033	3,777,900
la baie Georgienne	28,000	.....	461,500	1,418,767	1,605,867	1,217,967
d'autres ports canadiens	79,000	.....	.....	230,000	927,600	558,967
Non classifié	.....	.....	.....	3,078,164	.....	.....
Total	48,047,833	51,774,833	63,641,000	109,842,031	141,726,899	95,032,066
Par le canal américain	9,117,328	5,321,446	1,981,481	.....	.....	.....
Grand total	57,165,161	57,096,279	65,622,481	109,842,031	141,726,899	95,032,066

Dans un tableau précédent, nous avons donné la quantité et le pourcentage du blé canadien transporté par les divers canaux en 1914. Le relevé suivant présente sous une forme convenable les pourcentages des années antérieures:—

Blé canadien.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.
	Pour-cent	Pour-cent.	Pour-cent.	Pour-cent.	Pour-cent.
De Fort-William à Montréal	21·9	25·5	20·1	13·6	8·4
" " à la baie Georgienne	27·9	24·6	15·6	17·8	17·2
" " à d'autr. ports canad.	21·1	18·5	18·7	18·6	19·8
" " à Buffalo	26·7	30·3	43·8	40·2	47·8
De Duluth à des ports canadiens	1·3	0·6	0·7	1·7	4·1
" " à des ports américains	1·1	0·5	1·1	5·2	2·7
" " non classifiés	.....	.....	.....	2·9	.....

Les causes qui ont amené le blé canadien vers Buffalo ont été mentionnées et discutées dans des rapports précédents. Cela démontre peut-être un changement de conditions très appréciable puisque, en 1914, 26·8 pour cent seulement du blé canadien a trouvé un débouché par les canaux américains, tandis qu'en 1913 la proportion était de 50·4 pour cent. On peut croire qu'à ce sujet la guerre européenne a eu son contre-coup pendant les mois d'automne.

Durant l'année 1914, on a étudié d'une façon spéciale le mouvement du blé canadien chaque mois, ainsi que la route qu'il a suivie. Les renseignements obtenus et classifiés nous aideront à bien se rendre compte de la situation. Les états suivants démontrent tout ce qui est passé par les canaux canadiens et américains en 1913:—

Canaux canadiens.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
1913.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	634,600	1,973,900	1,782,667	1,407,733	1,097,900
" " à la baie Georgienne	1,477,000	2,619,967	930,833	1,080,500	441,100
" " à d'autr. ports canad.	1,282,300	2,545,700	3,056,066	2,536,300	1,628,400
" " à Buffalo	1,430,633	2,039,600	197,000	.....	.....
De Duluth à Montréal	.....	24,000	.....	22,533	187,000
" " à la baie Georgienne	330,000	86,066	.....	.....	.....
" " à d'autres ports canadiens	.....	77,600	.....	.....	.....
" " à Buffalo	534,000	817,867	330,000	274,300	.....
Total	5,688,533	10,184,700	6,296,566	5,321,366	3,354,400

Canaux canadiens.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
1913.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	1,512,500	1,697,567	1,052,900	73,367	11,233,134
" " à la baie Georgienne	589,533	5,988,400	6,455,400	1,949,400	21,532,133
" " à d'autr. ports canad.	1,908,600	6,421,233	4,437,900	1,763,500	25,579,999
" " à Buffalo	2,250,633	12,058,366	13,987,133	7,319,133	39,282,498
De Duluth à Montréal	204,000	.....	.....	.....	437,533
" " à la baie Georgienne	.....	.....	.....	.....	416,066
" " à d'autr. ports canadiens	204,000	.....	.....	.....	281,600
" " à Buffalo	.....	347,000	.....	.....	2,303,167
Total	6,669,266	26,512,566	25,933,333	11,105,400	101,066,130

Canaux américains.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
1913.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	.....	245,000	63,000	.....	.....
" " aux ports b. Georgienne.	948,263	321,169	202,000	89,465	91,476
" " à d'autr. ports canad.	330,500	355,788	214,000	116,000	220,000
" " à Buffalo	5,582,351	3,820,335	1,009,130	486,862	.....
De Duluth à Montréal	202,500	404,753	239,403	52,507	.....
" " ports baie Georgienne	.....	.....	.....	.....	.....
" " à d'autr. ports canadiens	.....	.....	109,000	.....	.....
" " à Buffalo	214,610	1,158,011	264,948	77,134	.....
Total	7,278,224	6,305,056	2,101,481	821,968	311,476

Canaux américains.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
1913.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	72,000	337,300	.....	.....	717,300
" " ports b. Georgienne.	92,231	318,932	352,500	.....	2,416,036
" " à d'autr. ports canad	638,440	448,000	143,000	.....	2,465,728
" " à Buffalo	1,896,794	7,323,130	5,719,724	2,770,277	28,608,603
De Duluth à Montréal	229,500	504,455	204,500	.....	1,837,618
" " ports baie Georgienne	.....	61,000	185,000	.....	246,000
" " à d'autr. ports canadiens	.....	.....	.....	.....	109,000
" " à Buffalo	100,700	178,000	.....	.....	1,993,403
Total	3,029,665	9,170,817	6,604,724	2,770,277	38,393,688

On constatera qu'il y a une différence de 2,267,078 entre le total indiqué, dans le tableau ci-dessus et celui de 1913 dans le tableau précédent. Ceci provient de la difficulté qu'il y a pour identifier les cargaisons indiquées dans les rapports américains pour fins d'analyses antérieures. Toutes les cargaisons qui ne peuvent être classifiées mensuellement sont laissées de côté; mais ces omissions ne diminuent aucunement la valeur de la comparaison entre 1913 et 1914.

Voici un état des opérations par l'année 1913 sur les canaux canadiens et américains:—

Canaux canadiens et américains.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
1913.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William et de Port-Arthur à—					
Montréal	634,600	2,218,900	1,845,667	1,407,733	1,097,900
Baie-Georgienne	2,425,263	2,941,136	1,132,833	1,169,965	532,576
Autres ports canadiens	1,612,800	2,901,488	3,270,066	2,652,300	1,848,400
Buffalo	7,012,984	5,859,935	1,206,130	486,862	.....
De Duluth et Supérieur à—					
Montréal	202,500	428,753	239,403	75,040	187,000
Baie-Georgienne	330,000	86,066	.....	.....	.....
Autres ports canadiens	.....	77,600	109,000	.....	.....
Buffalo	748,610	1,975,878	594,948	351,434	.....
Total	12,966,757	16,489,756	8,398,047	6,143,334	3,665,876

Canaux canadiens et américains.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
1913.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux
De Fort-William et Port-Arthur à—					
Montréal	1,584,500	2,034,867	1,052,900	73,367	11,950,43
Baie-Georgienne	681,764	6,307,332	6,807,900	1,949,400	23,948,169
Autres ports canadiens	2,547,040	6,869,233	4,580,900	1,763,500	28,045,727
Buffalo	4,147,427	19,381,496	19,706,857	10,089,410	67,891,101
De Duluth et Supérieur à—					
Montréal	433,500	504,455	204,500	.....	2,275,151
Baie-Georgienne	.....	61,000	185,000	.....	662,066
Autres ports canadiens	204,000	.....	.....	.....	390,600
Buffalo	100,700	525,000	.....	.....	4,296,570
Total	9,698,931	35,683,383	32,538,057	13,875,677	139,459,818

Le mouvement du blé canadien, passé mensuellement, en 1914, (1) par les canaux canadiens, (2) les canaux américains, et (3) le total des canaux canadiens et américains, est compris dans les tableaux suivants:—

Canaux canadiens.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
1914.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	1,070,000	2,006,733	1,329,067	1,235,334	474,933
" à la baie Georgienne	778,300	3,328,667	668,567	1,087,700	206,100
" à d'autres ports canad.	924,000	4,466,700	3,417,600	2,730,200	1,074,000
" à Buffalo	2,774,600	4,115,467	844,267	705,433	53,333
De Duluth à Montréal	.....	.....	.....	107,000	.....
" à la baie Georgienne	355,833	2,098,067	326,000	117,000	.....
" à d'autres ports canadiens	.....	.....	744,000	.....	.....
" à Buffalo	.....	.....	.....	.....	.....
Total	5,902,733	16,015,634	7,329,501	5,982,667	1,808,366

Canaux canadiens.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
1914.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	1,229,700	1,075,800	833,533	60,000	9,315,100
" à la baie Georgienne	990,967	2,533,166	6,494,166	2,604,500	18,692,133
" à d'autres ports canad.	5,711,666	8,006,000	3,218,200	965,634	30,514,000
" à Buffalo	1,858,400	1,876,800	1,798,400	224,000	14,250,700
De Duluth à Montréal	.....	.....	.....	.....	107,000
" à la baie Georgienne	881,000	.....	.....	.....	3,777,900
" à d'autres ports canadiens	.....	67,000	.....	.....	811,000
" à Buffalo	.....	.....	.....	.....	.....
Total	10,671,733	13,558,766	12,344,299	3,854,134	77,467,833

Canaux américains.	Avril.	Mai.	Juin.	Julllet.	Août.
1914.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	105,000	68,000	.....	.....	.....
" à la baie Georgienne	.....	76,466	170,766	105,833	165,500
" à d'autres ports canad.	.....	936,533	.....	.....	137,000
" à Buffalo	59,500	1,434,234	.....	445,000	240,000
De Duluth à Montréal	.....	78,000	.....	.....	.....
" à la baie Georgienne	.....	.....	.....	.....	.....
" à d'autres ports canadiens	.....	.....	.....	128,100	48,867
" à Buffalo	.....	.....	41,567	393,400	.....
Total	164,500	2,593,233	212,333	1,072,333	591,367

Canaux américains .	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
1914.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	.....	136,500	.....	.....	389,500
" à la baie Georgienne	345,267	358,334	1,147,934	25,000	2,305,100
" à d'autres ports canad.	696,200	849,000	.....	.....	2,618,733
" à Buffalo	922,066	3,106,800	3,011,967	1,504,500	10,724,067
De Duluth à Montreal	353,000	71,500	49,066	.....	551,566
" à la baie Georgienne	.....	.....	.....	.....	.....
" à d'autres ports canadiens	99,000	131,000	.....	.....	406,967
" à Buffalo	.....	48,200	46,300	29,500	558,967
Total	2,415,533	4,701,334	4,255,267	1,559,000	17,564,900

Canaux canadiens et américains.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
1914.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	1,175,000	2,074,733	1,329,067	1,235,334	474,933
" à la baie Georgienne	778,300	3,405,133	839,334	1,193,533	371,600
" à d'autres ports canad.	924,000	5,403,233	3,417,600	2,730,200	1,211,000
" à Buffalo	2,834,100	5,549,700	844,266	1,150,433	293,334
De Duluth à Montréal	.....	78,000	.....	107,000	.....
" à la baie Georgienne	355,833	2,098,067	326,000	117,000	.....
" à d'autres ports canadiens	.....	.....	744,000	128,100	48,866
" à Buffalo	.....	.....	41,567	393,400	.....
Total	6,067,233	18,608,866	7,541,834	7,055,000	2,399,733

Canaux canadiens et américains.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
1914.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	1,229,700	1,212,300	833,533	60,000	9,624,600
" à la baie Georgienne	1,335,567	2,891,500	7,642,100	2,629,500	21,086,567
" à d'autres ports canad.	6,407,866	8,855,000	3,218,200	965,634	33,132,733
" à Buffalo	2,780,467	4,983,600	4,810,367	1,728,500	24,974,767
De Duluth à Montréal	353,000	71,500	49,066	.....	658,566
" à la baie Georgienne	881,000	.....	.....	.....	3,777,900
" à d'autres ports canadiens	99,000	198,000	.....	.....	1,217,966
" à Buffalo	.....	48,200	46,300	29,500	558,967
Total	13,086,600	18,260,100	16,599,566	5,413,134	95,032,066

On constatera qu'il y a eu de grandes variations dans les expéditions mensuelles entre 1913 et 1914. En mai, juillet et septembre 1914, le mouvement a été plus considérable que celui des mois correspondants de 1913; mais dans les trois derniers mois de 1914 la diminution, comparée à 1913, était très forte. Elle fut de 41,824,317 boisseaux. Un autre point saillant de cette comparaison est que, tandis que près de 60 pour cent du total des expéditions ont eu lieu pendant les derniers trois mois de l'année 1913, il n'y en eut que 42 pour cent pour les mêmes mois de l'année 1914. Ce résultat peut avoir été causé par la diminution du rendement dans l'ouest, de même que par le contre-coup de la guerre européenne.

Peut être aussi pourrions-nous plutôt attribuer cette différence au changement de destination des cargaisons. En 1913, la majeure partie du blé canadien a été transportée par voie de Buffalo. En 1914, la masse des expéditions a été faite par les canaux canadiens. Ce résultat démontre la nécessité de ce principal facteur pour opérer le détournement du transport par Buffalo. Lorsque le mouvement est important, les cargaisons cherchent la voie la plus courte et la plus vite pour atteindre les marchés étrangers.

TAUX DE FRET PAR VOIE D'EAU.

L'étude des taux de fret par voie d'eau fut continuée en 1914; mais ces taux ne furent appliqués qu'au blé canadien. Le mouvement du blé par eau le fut entièrement par les voies aboutissant aux canaux, et c'est pour cette raison que les statistiques en font mention. Une quantité très considérable d'autres produits est transportée par les grands lacs, les rivières et autres voies des eaux intérieures du Canada sans passer par ces voies de contrôle.

En attendant qu'une mesure législative soit adoptée pour mettre définitivement tous les bataux-transports sous le contrôle du ministère des Chemins de fer et Canaux, pour les fins de la statistique, il a été trouvé inutile de continuer à faire des recherches ne se rapportant qu'à une partie des faits concernant les taux de fret. Nous avons cru que des données insuffisantes pourraient induire en erreur.

L'enquête dans les taux de fret par voie d'eau pour le blé transporté de la tête du lac Supérieur à des points vers l'est, en 1914, fut faite avec beaucoup de soin. Quoiqu'il fut dans une grande mesure facultatif aux transbordeurs de payer ou non leurs taux, il n'y a pas eu un seul cas de refus. Ceci est dû probablement à ce que la Dominion Marine Association s'est montrée sympathique aux démarches faites en ce sens par le département. Comme résultat de cette coopération, les taux de fret ont été pratiquement perçus sur toutes les cargaisons; de sorte que tous les chiffres donnés pourront être acceptés comme véridiques. C'est, à tout événement, les seuls faits que l'on puisse obtenir dans les conditions présentes. Ils démontrent, cependant, la nécessité qu'il y a de fournir d'autres données en rapport aux intérêts de la marine du Dominion. La situation ne sera pas satisfaisante tant que les transbordeurs par voie d'eau ne seront pas placés, sous ce rapport, sur le même pied que les chemins de fer.

Dans les tableaux précédents, la quantité du blé canadien transportée par les diverses voies a été donnée mensuellement. Pour ce qui concerne les taux de fret, la moyenne pour 1913 et 1914 est la suivante:

	1913.	1914.
Port-Arthur—Fort-William à Montréal—		
Par tonne, mille	·142 cent.	·124 cent.
Par boisseau	5·351 "	4·58 "
Par tonne	$1·78	$1·52
Port-Arthur—Fort-William à la baie Georgienne—		
Par tonne, mille	·148 cent.	·095 cent.
Par boisseau	2·279 "	1·46 "
Par tonne	76·00 "	48·61 "

Port-Arthur—Fort-William et autres ports canadiens—

Par tonne, mille	·104 cent.	·065 cent.
Par boisseau	2·436 "	1·48 "
Par tonne	81·21 "	49·29 "

Port-Arthur—Fort William à Buffalo—

Par tonne, mille	·103 cent.	·061 cent.
Par boisseau	2·430 "	1·63 "
Par tonne	81·00 "	53·72 "

Port-Arthur—Fort-William à Kingston—

Par tonne, mille	·096 cent.
Par boisseau	3·08 "
Par tonne	$1.00

On verra qu'en 1914, la moyenne des taux de transport a été plus basse qu'en 1913. Il est intéressant de remarquer la similitude des chiffres des taux entre les ports canadiens—ce qui pratiquement s'applique à Port-Colborne—et les ports de la baie Georgienne, quoique la différence de distance soit considérable. La distance entre Fort-William et Port-McNichol, un port remarquable de la baie Georgienne, est de 514 milles, tandis que de Port-Colborne elle est de 851 milles. Les 337 milles de différence ne sont pas considérés dans les taux de transport. Il arrive souvent que pendant une période de navigation, les taux de ces deux endroits sont identiques. Nous devons voir en cela l'opération de la loi qui ne reconnaît que le transport maritime quand il s'agit de fixer les taux de transport. La compétition fait disparaître ces différences matérielles de distance.

Ce qui suit est un état des taux de transport mensuel par les différents débouchés en 1913 et 1914:

Port-Arthur - Fort-William à Montréal.	1913.			1914.		
	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.
	Cents.	$	Cents.	Cents.	$	Cents.
Avril	6·015	2·04	·165	5·52	1·84	·149
Mai	5·525	1·84	·135	5·01	1·67	·136
Juin	4·682	1·54	·127	4·17	1·39	·113
Juillet	4·080	1·60	·130	4·02	1·34	·107
Août	5·440	1·68	·137	4·47	1·49	·121
Septembre	5·282	1·76	·144	4·53	1·51	·123
Octobre	6·313	2·10	·171	4·31	1·43	·116
Novembre	6·341	2·11	·172	4·30	1·40	·114
Moyenne	5·351	1·78	·142	4·58	1·52	·124

De Port Arthur-Fort-William à la baie Georgienne.	1913.			1914.		
	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.
	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
Avril	2·42	80·63	·157	1·82	60·72	·118
Mai	2·16	71·85	·135	1·45	48·66	·095
Juin	2·18	73·93	·142	1·11	37·02	·070
Juillet	1·59	52·73	·102	·90	30·20	·058
Août	1·43	47·81	·092	1·04	35·12	·068
Septembre	1·53	51·26	·100	1·23	41·23	·080
Octobre	2·21	73·95	·146	1·26	42·26	·082
Novembre	2·46	82·30	·160	1·35	45·01	·087
Décembre	3·35	$1·12	·220	2·20	73·37	·143
Moyenne	2·28	76·03	·148	1·46	48·61	·095

De Port-Arthur-Fort-William à d'autres ports Canadiens.	1913.			1914.		
	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.
	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
Avril	2·599	86·63	·127	1·75	58·46	·075
Mai	2·200	73·35	·091	1·60	53·43	·067
Juin	1·755	58·53	·072	1·41	47·19	·064
Juillet	2·371	90·36	·122	1·35	45·12	·056
Août	1·928	64·27	·082	1·05	35·30	·060
Septembre	1·969	65·63	·083	1·34	44·90	·060
Octobre	2·767	92·23	·166	1·40	49·51	·062
Novembre	2·780	92·69	·116	1·52	50·75	·071
Décembre	3·081	$1·03	·146	2·24	72·22	·102
Moyenne	2·436	84·25	·104	1·48	49·29	.....

Port-Arthur-Fort-William à Buffalo.	1913.			1914.		
	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.
	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
Avril	2·739	91·30	·108	2·79	91·94	·105
Mai	2·442	81·40	·094	1·26	42·21	·048
Juin	1·954	65·13	·076	1·41	36·10	·041
Juillet	2·289	76·30	·118	·82	27·52	·031
Août	1·969	65·63	·090	2·10	70·00	·081
Septembre	1·739	57·97	·066	1·11	37·20	·043
Octobre	2·876	95·86	·122	1·59	53·11	·061
Novembre	2·998	99·97	·114	1·46	49·25	·057
Décembre	3·296	$1·09	·126	2·23	74·33	·086
Moyenne	2·436	81·25	·104	1·63	53·72	·061

De Port-Arthur-Fort-William à Kingston	1913.			1914.		
	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.
	Cents.	$	Cents.	Cents.	$	Cents.
Avril	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mai	.....	.....	.....	4·06	1·32	·132
Juin	.....	.....	.....	2·38	·71	·068
Juillet	.....	.....	.....	3·15	1·05	·101
Août	.....	.....	.....	2·72	·91	·088
Septembre	.....	.....	.....	2·92	·96	·092
Octobre	.....	.....	.....	3·37	1·11	·108
Novembre	.....	.....	.....	3·16	1·08	·104
Décembre	.....	.....	.....	3·75	1·25	·120
Moyenne	.....	.....	.....	3·08	1·00	·096

L'importante question des frais de transport sur le blé présente un aspect qu'on ne doit pas détourner de nos regards. Les armateurs ne reçoivent pas tout le produit des frais de transport. Sur ces taux il y a des déboursés à faire. Ces déboursés sur consignations de Fort-William à Montréal sont reconnus être comme suit:—

Chambre de compensation à Fort-William	01 à ·03	cents	par boiss.
Arrimeurs à Fort-William	·06	"	"
Elévateur à Montréal	·30	"	"
Pelletage à Montréal	·20	"	"
Total	·59	cent	par boiss.

La moyenne des déductions est comme suit: à Port-Colborne, ·44 par boisseau; à Buffalo, ·41; et aux ports de la baie Georgienne, ·38.

MOUVEMENT DES AUTRES GRAINS.

En 1914, on s'est occupé du mouvement du grain autre que le blé. Les chiffres pour 1913 et 1914 ont été compilés et ils nous aident à agrandir le cadre de la statistique concernant le trafic maritime. Les deux articles principaux sont l'avoine et l'orge. Ci-dessous se trouvent les renseignements concernant l'avoine:—

Avoine canadienne. — Canal canadien—Sault Ste-Marie. 1913.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
	boisseaux.	boisseaux.	boisseaux.	boisseaux.	boisseaux.
De Ft-William et Pt-Arthur à Montréal.....	706,412	2,124,235	1,160,353	1,144,588	782,353
" " la b. Georgienne	.....	1,213,235	679,823	40,000	999,235
" " d'autres ports canadiens.....	54,294	1,309,883	447,529	75,471	1,181,706
" " Buffalo.....	.....	566,176	.....	.....	.....
Duluth et Supérieur à Montréal.....	.....	77,000	.....	27,764	.....
" " la baie Georgienne.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " d'autres ports canadiens.	.....	61,235	152,000	.....	.....
" " Buffalo.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	760,706	5,351,764	2,439,705	1,287,823	2,963,294

	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total.
	boisseaux.	boisseaux.	boisseaux.	boisseaux.	boisseaux.
De Ft-William et Pt-Arthur à Montréal.....	373,765	1,313,765	1,208,470	121,765	8,935,706
" " la b. Georgienne	10,000	2,020,823	1,538,706	2,292,176	8,793,998
" " d'autres ports canadiens.....	384,588	333,588	310,000	238,000	4,335,059
" " Buffalo.....	126,117	160,000	1,281,882	1,982,647	4,116,822
De Duluth et Supérieur à Montréal.....	.....	.....	.....	.....	104,764
" " la baie Georgienne..	.....	.....	.....	.....	.....
" " d'autres ports canad.	.....	.....	.....	.....	213,235
" " Buffalo.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	894,470	3,828,176	4,339,058	4,634,588	26,499,584

Avoine canadienne. — Canal américain—Sault Ste-Marie. 1913.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
	boisseaux.	boisseaux.	boisseaux	boisseaux.	boisseaux.
De Ft-William et Pt-Arthur à Montréal.....	117,000	170,184	65,000	123,500	.....
" " la b. Georgienne.	.....	440,001	572,827	485,312	10,000
" " d'autres ports canadiens.....	.....	133,236	.....	584,000	116,000
" " Buffalo.....	237,672	1,135,629	273,427	233,394	100,715
De Duluth et Supérieur à Montréal.....	.....	.....	118,042	.....	.....
" " la baie Georgienne..	.....	.....	154,000	157,000	.....
" " d'autres ports canad.	.....	.....	.....	.....	.....
" " Buffalo.....	.....	345,029	14,514	.....	.....
Total.....	354,672	2,224,079	1,197,810	1,583,206	226,715

	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total.
	boisseaux.	boisseaux.	boisseaux.	boisseaux.	boisseaux.
De Ft-William et Pt-Arthur à Montréal.....	.....	.....	103,000	.....	578,684
" " la b. Georgienne.	18,876	364,000	35,000	.....	1,926,016
" " d'autres ports canadiens.....	70,712	51,000	.....	.....	954,948
" " Buffalo.....	150,468	2,592,908	5,125,051	2,241,286	12,090,550
De Duluth et Supérieur à Montréal.....	.....	.....	.....	.....	118,042
" " la baie Georgienne..	212,000	.....	101,000	.....	624,000
" " d'autres ports canad.	.....	.....	.....	.....	.....
" " Buffalo.....	.....	272,000	.....	.....	631,543
Total.....	452,056	3,279,908	5,364,051	2,241,286	16,923,783

Avoine canadienne. — Canaux canadiens et américains. Sault Ste-Marie. 1913.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
	boisseaux.	boisseaux.	boisseaux.	boisseaux.	boisseaux.
De Ft-William et Pt-Arthur à Montréal.....	823,412	2,294,419	1,225,353	1,268,088	782,353
" " la b. Georgienne.	.....	1,653,236	1,252,650	525,312	1,009,235
" " d'autres ports canadiens.....	54,294	1,443,119	447,529	659,471	1,297,706
" " Buffalo.....	237,672	1,701,805	273,427	233,394	100,715
De Duluth et Supérieur à Montréal.....	.....	77,000	118,042	27,764	.....
" " la baie Georgienne..	.....	.....	154,000	157,000	.....
" " d'autres ports canad.	.....	61,235	152,000	.....	.....
" " Buffalo.....	.....	345,029	14,514	.....	.....
Total.....	1,115,378	7,575,843	3,637,515	2,871,029	3,190,009

	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total.
	boisseaux.	boisseaux.	boisseaux.	boisseaux.	boisseaux.
De Ft-William et Pt-Arthur à Montréal.....	373,765	1,313,765	1,311,470	121,765	9,514,390
" " la b. Georgienne.	28,876	2,384,823	1, 573,706	2,292,176	10,720,014
" " d'autres ports canadiens.....	455,300	384,588	310,000	238,000	5,290,007
" " Buffalo.....	276,585	2,752,908	6,406,933	4,223,933	16,207,372
De Duluth et Supérieur à Montréal.....	.....	.....	.....	.....	222,806
" " la baie Georgienne..	212,000	.....	101,000	.....	624,000
" " d'autres ports canad.	.....	.....	.....	.....	213,235
" " Buffalo.....	.....	272,000	.....	.....	631,543
Total.....	1,346,526	7,108,084	9,703,109	6,875,874	43,423,367

Avoine canadienne. — Canal canadien. 1914.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	1,204,353	1,967,647	1,566,647	418,647	565,000
" à la baie Georgienne	417,000	2,082,412	1,506,235	117,529	135,000
" à d'autres ports canadiens	.....	1,213,176	786,000	45,000	240,000
" à Buffalo	183,823	324,765	105,588	.....	.....
De Duluth à Montréal	.....	.....	130,000	.....	.....
" à la baie Georgienne	.....	.....	120,000	.....	.....
" à d'autres ports canadiens	.....	.....	201,588	.....	.....
" à Buffalo	.....	.....	.....	.....	.....
Total	1,805,176	5,588,000	4,416,058	581,176	940,000

	Sept.	Octobre.	Nov.	Décembre.	Total.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	715,647	1,641,059	544,235	30,000	8,653,235
" à la baie Georgienne	16,706	465,000	1,910,000	832,000	7,481,882
" à d'autres ports canadiens	353,000	851,353	532,706	271,000	4,292,235
" à Buffalo	.....	291,707	.....	.....	905,883
De Duluth à Montreal	.....	.....	.....	.....	130,000
" à la baie Georgienne	.....	.....	.....	.....	120,000
" à d'autres ports canadiens	.....	.....	.....	.....	201,588
" à Buffalo	.....	.....	.....	.....	.....
Total	1,085,353	3,249,119	2,986,941	1,133,000	21,784,823

Avoine canadienne. — Canal américain. 1914.	Avril	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montreal	.....	.....	112,941	.....	122,353
" à la Baie Georgienne	315,294	196,706	155,647	.....	39,529
" à d'autres ports canadiens	.....	317,882	.....	.....	.....
" à Buffalo	1,460,000	298,353	9,176	.....	1,352
De Duluth à Montréal	.....	.....	218,530	.....	.....
" à la baie Georgienne	.....	.....	.....	.....	.....
" à d'autres ports canadiens	.....	.....	164,000	.....	.....
" à Buffalo	.....	.....	.....	133,882	.....
Total	1,775,294	812,941	660,294	133,882	163,234

	Sept.	Octobre.	Nov.	Décembre.	Total.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	.....	.....	.....	.....	235,294
" à la baie Georgienne	.....	97,353	20,529	.....	825,058
" à d'autres ports canadiens	.....	.....	.....	.....	317,882
" à Buffalo	3,059	666,882	98,882	23,528	2,561,232
De Duluth à Montréal	.....	.....	.....	.....	218,530
" à la baie Georgienne	.....	.....	.....	.....	.....
" à d'autres ports canadiens	.....	.....	.....	.....	164,000
" à Buffalo	.....	.....	.....	.....	133,882
Total	3,059	764,235	119,411	23,528	4,455,878

Avoine canadienne. — Canaux canadiens et américains. 1914.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	1,204,353	1,967,647	1,679,588	418,647	687,353
" à la baie Georgienne	732,294	2,279,118	1,661,882	117,529	174,529
" à d'autres ports canadiens	.....	1,531,058	786,000	45,000	240,000
" à Buffalo	1,643,823	623,118	114,764	.....	1,352
De Duluth à Montréal	.....	.....	348,530	.....	.....
" à la baie Georgienne	.....	.....	120,000	.....	.....
" à d'autres ports canadiens	.....	.....	365,588	.....	.....
" à Buffalo	.....	.....	.....	133,882	.....
Total	3,580,470	6,400,941	5,076,352	715,058	1,103,234

	Sept.	Octobre.	Nov.	Décembre.	Total.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	715,647	1,641,059	544,235	30,000	8,888,529
" à la baie Georgienne	16,706	562,353	1,930,529	832,000	8,306,940
" à d'autres ports canadiens	353,000	851,353	532,706	271,000	4,610,117
" à Buffalo	3,059	958,589	98,882	23,528	3,467,115
De Duluth à Montréal	.....	.....	.....	.....	348,530
" à la baie Georgienne	.....	.....	.....	.....	120,000
" à d'autres ports canadiens	.....	.....	.....	.....	365,588
" à Buffalo	.....	.....	.....	.....	133,882
Total	1,088,412	4,013,354	3,106,352	1,156,528	26,240,701

5,284,350 boisseaux d'orge sont passés par les canaux en 1914, comparés à 11,516,844 boisseaux en 1913. La quantité de graine de lin expédiée vers l'est en 1914, a été de 7,175,977 boisseaux, contre 21,281,723 en 1913. Ces chiffres sont pour les deux canaux, canadien et américain, du Sault Ste-Marie.

Une grande quantité de grains a passé par l'élévateur du gouvernement à Port-Colborne pendant l'année 1914. Port-Colborne est un point de transport. Les grands vaisseaux qui ne peuvent passer par le canal Welland déchargent leurs cargaisons à l'élévateur et les plus petits utilisent les facilités de transport de ce point là. La quantité de grain canadien et américain transportée pendant la saison est donnée, mensuellement, dans le tableau suivant.

Etat montrant le chargement du grain à l'élévateur de Port-Colborne pendant la saison de navigation de 1914.

Mois.	Grain canadien.				Grain américain.				Canadien et américain.
	Blé.	Avoine.	Orge.	Lin.	Blé.	Avoine.	Orge.	Maïs.	Total.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Avril	94,241	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	94,241
Mai	4,112,900	666,614	322,970	.....	371,916	.....	.....	29,033	5,503,433
Juin	2,335,770	1,386,716	247,394	.....	897,057	.....	.....	29,179	4,896,116
Juillet	2,525,900	329,669	65,000	.....	1,862,831	.....	261,500	.....	5,044,900
Août	421,000	20,000	.....	.....	4,457,000	.....	.....	.....	4,898,000
Septembre	2,975,433	104,260	39,564	34,564	2,876,127	88,438	.....	20,000	6,138,386
Octobre	5,047,174	346,360	218,194	47,951	1,076,741	.....	.....	36,427	6,772,847
Novembre	1,735,251	154,816	17,250	49,956	167,976	.....	67,900	.....	2,193,149
Décembre	138,776	.....	.....	.....	.....	.....	.....	81,131	219,907
Totaux	19,386,445	3,008,435	910,372	132,472	11,709,648	88,438	329,400	195,770	35,760,979

TAUX D'ASSURANCES.

En 1914, il n'y a pas eu de changements importants dans les taux d'assurances maritimes appliquables aux Grand Lacs. Voici la liste officielle:—

——	1ère classe.	2ème classe.
Du lac Erié aux ports de la baie Georgienne—		
15 avril, a.m., au 30 avril, p.m.	$ 0 45	$ 0 60
1er mai, a.m., au 31 août	0 30	0 40
1er septembre, a.m., au 30 novembre, à minuit	0 45	0 65
De Port-Huron, Point-Edward, Goderich, Sarnia et Détroit—		
1er avril, a.m., au 30 avril, p.m.	0 40	0 55
1er mai, a.m., au 31 août, p.m.	0 25	0 35
1er septembre, a.m., au 30 novembre, à minuit	0 40	0 60
De Kingston aux ports du lac Ontario, y compris Ogdensburg et Prescott—		
1er avril, a.m., au 30 avril, p.m.	0 65	0 75
1er mai, a.m., au 31 août, p.m.	0 45	0 55
1er septembre, a.m., au 30 novembre, à minuit	0 60	1 00
De Montréal directement sans transbordement—		
20 avril, a.m., au 31 octobre, p.m.	0 60	1 10
1er novembre, a.m., au 30 novembre, p.m.	0 70	1 25
De Montréal *via* Kingston, Prescott et Ogdensburg et transbordement—		
Si transbordé à Kingston, Ogdensburg, ou Prescott, et expédié ensuite à Montréal, sur des barges approuvées, il faut ajouter 15 cents au taux de Kingston, Ogdensburg et Prescott.		
Des ports du lac Supérieur aux ports du lac Michigan—		
Taux des ports du lac Erié.		
Des ports du lac Michigan aux ports du lac Michigan—		
50 pour cent des taux des ports du lac Erié.		
De Port-Colborne à Montréal—		
Départ du 15 avril, a.m., au 31 août, à minuit	0 30	0 40
Aux taux d'entier parcours il faut ajouter les taux du lac Erié si transbordé de nouveau à Kingston, les frais du tarif doivent être appliqués.		

STATISTIQUES GENERALES.

Les tableaux suivants procureront de plus amples renseignements concernant les opérations des canaux du Canada:—

ETAT de tout le fret passé par les canaux pour les années qui suivent.

Années.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée et descente.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.			
1887	336,648	1,154,424	138,692	202,563	151,805	192,528	86,374	457,482	713,519	2,006,997	2,720,516
1888	355,165	1,146,260	138,127	174,239	214,407	223,429	81,611	428,357	789,310	1,972,287	2,761,597
1889	384,777	1,156,306	122,295	198,497	267,224	300,193	81,243	603,311	855,529	2,258,367	3,113,896
1890	369,593	1,137,011	144,368	133,188	216,813	320,324	58,709	533,021	789,505	2,123,542	2,913,047
1891	370,120	1,155,247	103,814	123,193	248,188	307,958	50,747	543,259	772,869	2,129,657	2,902 526
1892	327,560	1,322,137	173,538	135,787	241,034	302,983	47,396	481,301	789,528	2,242,208	3,031,736
1893	351,706	1,344,822	214,076	141,602	247,329	385,769	54,912	806,773	868,023	2,678,966	3,546,989
1894	299,155	1,140,606	204,175	89,614	231,172	363,107	46,020	568,866	780,522	2,162,193	2,942,715
1895	264,824	1,070,046	286,191	91,177	362,637	608,778	62,285	590,140	975,937	2,360,141	*3,336,078
1896	293,353	1,619,668	259,659	100,519	1,197,245	3,536,054	117,535	867,040	1,867,792	6,123,281	7,991,073
1897	275,587	1,713,274	268,700	187,960	669,142	4,369,314	108,787	968,203	1,322,216	7,238,751	8,560,967
1898	263,989	1,819,887	187,253	98,967	829,508	2,425,121	81,615	912,135	1,362,365	5,256,110	6,618,475
1899	296,208	1,833,412	266,364	115,153	732,030	2,129,988	125,678	727,111	1,420,280	4,805,644	6,225,924
1900	312,201	1,632,915	270,033	81,714	568,197	1,339,915	105,155	703,563	1,255,586	3,758,107	5,013,693
1901	340,805	1,686,094	268,449	201,231	507,204	1,801,696	177,715	682,065	1,294,173	4,371,086	5,665,259
1902	529,085	2,064,480	308,212	342,484	515,828	3,000,636	190,243	562,229	1,543,368	5,969,829	7,513,197
1903	648,150	2,391,366	430,174	408,500	863,337	3,130,816	373,456	958,018	2,315,117	6,888,700	9,203,817
1904	606,737	2,047,499	511,887	276,578	699,784	2,778,903	483,795	851,053	2,302,203	5,954,033	8,256,236
1905	736,976	2,252,514	549,365	347,089	607,228	3,183,895	577,528	1,137,146	2,451,097	6,920,647	9,371,744
1906	1,238,929	2,355,855	627,094	234,919	991,508	3,595,256	482,239	997,385	3,339,770	7,183,415	10,523,185
1907	1,034,733	3,162,158	891,692	226,138	1,991,959	11,060,878	819,369	1,356,712	4,737,753	15,805,886	20,543,639
1908	1,028,246	3,292,422	560,736	278,721	1,704,310	8,218,866	972,300	1,447,219	4,265,592	13,237,228	17,502,820
1909	1,608,659	3,504,849	1,060,715	607,894	1,985,522	22,385,226	1,023,829	1,544,054	5,744,349	27,976,399	33,720,748
1910	2,312,740	3,861,272	600,144	661,436	3,323,822	29,530,163	995,749	1,705,282	7,232,455	35,758,153	42,990,608
1911	2,370,516	3,910,558	572,470	995,719	2,546,677	23,458,256	2,086,777	2,089,380	7,576,440	30,453,913	38,030,353
1912	2,340,444	4,973,342	867,250	961,838	2,042,819	32,434,735	1,343,288	2,623,529	6,593,801	40,993,444	47,587,245
1913	2,212,928	6,286,637	967,712	1,478,263	2,694,527	33,630,484	1,906,947	2,876,415	7,782,114	44,271,799	52,053,913
1914	1,474,124	6,381,242	999,256	618,275	1,491,563	21,610,033	1,264,343	3,184,401	5,229,286	31,793,951	37,023,237

*Canal du Sault Ste-Marie ouvert en août 1895.

ETAT du tonnage des navires du Canada et des Etats-Unis pour les années qui suivent.

NAVIRES CANADIENS.

Années.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Nombre de voyages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée et descente.	
1887	1,201,529	1,194,665	162,554	36,277	1,071	65	30,778	221,013	1,395,932	1,452,020	2,847,952	18,991
1888	1,113,290	1,120,774	158,209	34,368	1,252	.....	22,553	189,876	1,295,304	1,345,018	2,640,322	17,661
1889	1,285,574	1,207,892	188,131	39,371	976	802	20,271	252,565	1,494,952	1,500,630	2,995,582	19,393
1890	1,314,127	1,250,999	229,478	32,909	929	351	14,003	296,676	1,558,537	1,580,935	3,139,472	20,655
1891	1,356,518	1,287,168	201,758	28,642	550	292	16,350	244,176	1,575,176	1,560,278	3,135,454	19,246
1892	1,517,249	1,460,505	177,136	29,184	1,466	394	14,659	201,374	1,710,510	1,691,455	3,401,965	21,177
1893	1,548,094	1,422,326	170,186	26,787	1,172	10	17,037	248,442	1,736,489	1,697,565	3,434,054	20,757
1894	1,319,792	1,260,907	217,635	19,298	2,177	5	6,394	222,696	1,545,998	1,502,906	3,048,904	19,027
1895	1,258,848	1,165,683	253,693	13,383	.....	.....	5,889	285,553	1,518,440	1,464,619	2,983,059	17,136
1896	1,547,757	1,420,342	200,292	5,234	157	.....	4,115	271,809	1,752,321	1,697,385	3,449,706	20,972
1897	1,629,192	1,482,951	215,785	11,378	.....	.....	3,533	297,898	1,848,510	1,792,227	3,640,737	21,466
1898	1,704,661	1,609,255	215,393	4,927	499	518	6,805	255,927	1,927,358	1,870,627	3,797,985	21,509
1899	1,865,643	1,774,789	242,817	32,436	925	3,691	42,290	345,980	2,151,675	2,156,896	4,308,571	23,579
1900	1,767,293	1,681,340	265,926	14,922	2,909	64	38,015	358,781	2,074,143	2,055,107	4,129,250	21,755
1901	1,615,952	1,587,221	279,007	82,541	3,300	2,908	97,332	312,003	1,995,591	1,984,673	3,980,264	20,860
1902	1,914,167	1,840,787	241,356	97,492	1,874	2,164	101,335	286,520	2,258,732	2,226,963	4,485,695	22,198
1903	2,061,258	2,088,969	340,383	143,614	7,018	3,082	188,896	379,612	2,597,555	2,615,277	5,212,832	23,767
1904	1,838,260	1,907,886	299,245	159,740	5,175	4,223	237,910	319,661	2,380,590	2,391,510	4,772,100	21,851
1905	2,059,097	2,031,766	312,773	188,138	11,820	3,191	262,401	322,005	2,646,091	2,545,100	5,191,191	23,726
1906	2,271,776	2,264,476	292,705	155,595	24,420	5,506	202,276	309,567	2,791,177	2,735,144	5,526,321	25,498
1907	2,561,948	2,661,317	337,822	129,246	9,153	7,331	238,172	383,922	3,147,095	3,181,685	6,328,911	28,833
1908	2,726,776	2,748,139	318,327	227,315	5,057	7,844	348,944	398,387	3,399,104	3,381,685	6,780,789	29,040
1909	3,335,187	2,992,403	300,320	217,989	82,591	111,236	257,945	513,907	3,976,043	3,835,535	7,811,578	22,507
1910	3,891,613	3,504,463	315,656	122,688	95,151	89,618	287,555	627,046	4,597,975	4,343,815	8,931,790	25,337
1911	3,997,073	3,646,516	333,500	176,690	8,499	2,332	393,012	614,570	4,732,084	4,440,108	9,172,192	25,585
1912	4,457,303	4,168,304	617,407	21,176	9,907	1,053	180,735	781,450	5,265,352	4,971,983	10,237,335	27,371
1913	4,964,635	4,827,587	898,249	67,031	3,531	5,231	348,477	963,300	6,214,892	5,863,149	12,078,041	28,654
1914	4,891,369	4,976,317	764,317	124,505	4,687	2,109	385,433	902,119	6,045,806	6,005,050	12,050,856	26,125

ETAT du tonnage des navires du Canada et des Etats-Unis pour les années qui suivent.

Années.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Nombre de voyages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée et descente.	
1887	16,265	17,925	38,857	56,708	143,730	140,562	52,793	98,840	251,645	315,035	566,680	3,883
1888	14,304	26,801	42,425	50,047	177,714	156,095	49,778	114,613	284,221	347,556	631,777	3,921
1889	21,125	26,449	55,996	50,732	253,088	206,567	56,249	160,442	386,458	444,190	830,648	4,542
1890	10,390	16,345	38,156	36,397	248,418	234,728	39,697	97,266	336,661	384,736	721,397	3,364
1891	10,357	29,851	70,665	27,727	283,013	238,818	31,083	146,602	395,118	442,998	838,116	3,602
1892	12,023	29,405	88,221	22,763	280,315	229,437	37,037	172,594	417,596	454,199	871,795	3,928
1893	10,752	34,303	214,047	33,741	351,994	282,724	50,994	307,740	627,787	658,508	1,286,295	4,585
1894	18,528	30,201	139,720	20,830	302,562	269,788	37,406	192,992	498,216	513,811	1,012,027	4,131
1895	8,838	24,768	139,554	17,712	262,240	216,542	32,295	185,730	441,927	444,752	886,679	4,427
1896	11,496	19,093	195,228	21,953	357,205	292,359	40,416	290,370	604,345	623,775	1,228,120	4,650
1897	14,666	18,367	269,430	17,618	338,938	277,345	26,341	347,698	649,375	661,028	1,310,403	4,675
1898	12,142	9,541	133,524	32,880	308,878	305,464	32,331	336,004	586,875	683,889	1,270,764	4,264
1899	17,217	18,044	172,897	30,002	1,605,887	1,156,503	51,902	234,336	1,846,848	1,438,885	3,285,733	6,101
1900	13,316	17,824	157,689	30,443	1,208,725	744,276	45,741	190,971	1,425,471	983,514	2,408,985	5,502
1901	11,587	18,706	177,169	28,124	922,464	1,044,707	54,895	224,622	1,166,115	1,316,159	2,482,274	5,634
1902	13,622	37,871	187,826	70,641	1,756,948	1,654,672	123,257	241,602	2,081,653	2,004,786	4,086,439	6,433
1903	14,014	24,168	265,208	65,247	1,736,187	1,689,414	106,401	335,836	2,121,810	2,114,665	4,236,475	6,695
1904	10,122	16,890	275,721	39,993	1,464,316	1,475,085	68,081	305,697	1,818,240	1,837,665	3,655,905	6,253
1905	19,743	19,444	364,985	81,876	2,350,494	1,701,704	1,101,536	456,459	2,836,758	2,259,483	5,096,241	7,085
1906	34,306	15,324	356,259	78,561	2,738,623	1,928,131	115,675	418,436	3,244,863	2,440,452	5,685,315	7,319
1907	57,349	72,018	304,591	72,048	4,730,053	5,376,060	205,769	623,941	5,463,767	6,141,067	11,604,834	9,328
1908	54,587	32,705	442,773	124,120	2,975,624	4,142,392	218,835	536,103	3,685,819	4,835,320	8,521,139	7,489
1909	263,592	109,407	442,176	200,202	4,178,378	10,429,614	213,750	621,903	5,098,196	11,361,126	16,459,322	9,996
1910	119,222	50,498	429,702	305,330	5,509,417	14,488,565	299,462	576,101	6,356,803	15,420,494	21,777,297	11,462
1911	49,778	12,643	626,897	576,313	3,348,936	12,057,484	709,084	850,487	4,734,695	13,496,927	18,231,622	10,370
1912	50,296	15,518	763,426	470,330	5,778,534	16,011,911	614,311	931,864	7,206,567	17,429,623	24,636,190	11,785
1913	61,301	29,788	673,382	711,603	5,657,984	15,567,499	703,212	834,019	7,095,879	17,142,909	24,238,788	10,739
1914	39,246	31,535	563,517	373,829	3,292,736	10,259,835	268,800	806,916	4,164,299	11,472,115	15,636,414	7,742

TONNAGE des navires et marchandises ayant passé par le canal du Sault-Ste-Marie

Années.	Navires du Canada.		Navires des Etats-Unis.		Nombre total.	Tonnage des navires.	Tonnage du fret.			Ecluse-ments.	Jours d'ouverture.	Observations.
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.			Canadien.	Etats-Unis.	Total.	Nombre.	Nombre.	
1895	609	126,534	583	623,092	1,192	749,626	.....	.....	595,837	699	87	Canal ouvert le 9 sept. 1895.
1896	2,070	589,407	3,066	3,805,749	5,136	4,395,156	.....	.....	4,577,399	3,042	218	
1897	1,909	405,546	2,359	3,391,936	4,268	3,797,482	.....	.....	4,947,065	2,604	238	
1898	1,811	403,931	1,864	2,353,699	3,675	2,757,630	.....	.....	3,055,387	2,520	243	
1899	2,000	558,552	1,769	2,389,457	3,769	2,948,009	.....	.....	3,006,664	2,610	239	
1900	1,790	577,310	1,291	1,617,438	2,081	2,194,748	.....	.....	2,035,677	2,205	238	
1901	2,796	775,151	1,408	1,674,597	4,204	2,449,748	.....	.....	2,820,394	2,910	246	
1902	3,080	1,366,930	1,964	3,237,372	5,044	4,604,302	.....	.....	4,729,268	3,418	264	
1903	2,711	1,615,939	1,640	3,146,897	4,351	4,762,746	.....	.....	5,511,868	3,242	256	
1904	2,637	1,555,042	1,325	2,675,663	3,962	4,230,705	.....	.....	5,030,705	3,022	241	
1905	3,970	1,803,299	1,692	2,734,349	5,662	5,537,637	.....	.....	5,473,406	4,031	255	
1906	3,922	1,959,252	1,758	4,399,872	5,680	6,359,124	.....	.....	6,574,039	4,152	253	
1907	3,217	2,154,688	3,132	9,961,281	6,349	12,115,969	.....	.....	15,588,165	4,596	238	
1908	3,289	2,603,232	2,204	7,035,655	5,293	9,638,887	2,092,231	10,666,985	12,759,216	3,667	235	Provenanee de la cargaison démontrée pour la première fois.
1909	2,597	2,988,936	3,734	14,850,738	6,331	17,839,674	3,366,495	24,494,750	27,861,245	5,046	240	
1910	2,744	3,173,494	5,228	20,187,704	7,972	23,361,198	2,345,619	33,050,068	36,395,687	6,110	248	
1911	2,713	3,108,880	4,068	16,252,340	6,781	19,361,220	3,177,581	27,774,128	30,951,709	6,802	236	
1912	2,643	3,296,229	5,213	22,536,015	7,856	25,832,244	4,090,362	35,579,293	39,669,655	6,200	240	
1913	3,279	3,793,434	5,006	22,181,007	8,285	25,974,441	4,954,734	37,744,590	42,699,324	6,266	246	
1914	3,011	3,473,292	2,966	13,827,870	5,977	17,301,162	3,609,747	23,989,437	27,599,184	4,712	239	

Dépenses en capital.

L'état qui suit indique la dépense en capital pour les canaux du Canada jusqu'au 31 mars 1914. Il est entendu, cependant, que le total indiqué n'inclus pas la dépense effectuée par le gouvernement impérial pour le canal de Carillon et Grenville. Les archives relatives à cette dépense ont été détruites par l'incendie du bureau de l'artillerie, à Montréal, en 1852. Voici les détails:—

Canal.	Construction.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Beauharnois	1,636,690 26	.....	1,636,690 26
Carillon et Grenville	63,053 64	4,119,039 32	4,182,092 96
Chambly	637,056 76	94,639 76	731,696 52
Cornwall	1,945,624 73	5,297,179 48	7,242,804 21
Culbute	382,391 46	.....	382,391 46
Lachine	2,589,532 85	11,173,882 04	13,763,414 89
Lac Saint-François	.....	75,906 71	75,906 71
Lac Saint-Louis	.....	298,176 11	298,176 11
Murray	1,248,946 71	.....	1,248,946 71
Rideau	4,084,323 37	83,130 84	4,167,454 21
Sault-Sainte-Marie	4,994,372 51	.....	4,994,372 51
Soulanges	7,777,675 02	.....	7,777,675 02
Sainte-Anne	134,456 51	1,035,759 12	1,170,215 63
Fleuve Saint-Laurent et canaux	18,442 85	3,451,470 56	3,469,913 41
Saint-Ours	121,537 65	5,690 91	127,228 56
Saint-Pierre	648,547 14	.....	648,547 14
Tay	489,599 23	.....	489,599 23
Trent	13,611,034 95	.....	13,611,034 95
Welland	7,693,824 03	21,749,473 88	29,443,297 91
Williamsburg — Farran's-Point	.....	877,090 57	10,491,098 07
Williamsburg — Galops	.....	6,121,213 70	
Williamsburg — Rapide-Plat	.....	2,158,242 00	
Williamsburg — Williamsburg	1,320,655 54	13,896 26	
Ecluse de Saint-André	1,533,750 57	.....	1,533,759 57
Total	50,931,524 78	56,554,791 26	107,486,316 04

Le coût de l'entretien pour l'exercice 1913 s'est élevé à $1,753,897,51.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. PAYNE,
Contrôleur des statistiques.

STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION 1914.

GRAIN DESCENDU PAR LE CANAL WELLAND.

La quantité d'orge, de maïs, d'avoine, de pois, de seigle et de blé descendue par le canal Welland, des ports à l'ouest de Port-Colborne, pendant une période de trente-trois ans, est comme suit:—

Années.	Quantité expédiée à Montréal.	A des ports d'Ontario.	Quantité expédiée de ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1882	180,694	.....	63,881
1883	186,814	10,650	121,876
1884	142,194	12,153	104,537
1885	96,569	11,909	117,346
1886	203,940	9,881	151,551
1887	185,034	11,838	134,868
1888	160,358	25,599	169,664
1889	267,769	19,075	213,766
1890	288,513	16,899	245,932
1891	295,509	6,805	202,710
1892	261,954	8,942	201,540
1893	501,806	25,555	222,958
1894	273,651	16,699	203,979
1895	231,491	32,096	133,823
1896	461,049	73,386	160,372
1897	*560,254	53,257	157,756
1898	519,532	31,279	144,612
1899	332,746	40,197	68,011
1900	244,661	17,525	84,589
1901	151,566	13,732	83,370
1902	208,215	22,787	81,164
1903	351,936	29,062	111,828
1904	198,246	23,711	102,523
1905	341,431	42,061	129,270
1906	304,935	33,351	176,119
1907	635,573	42,032	163,295
1908	756,141	38,142	135,172
1909	652,742	40,238	129,587
1910	789,661	63,657	115,457
1911	836,924	51,560	121,655
1912	961,855	47,866	117,195
1913	1,265,368	63,806	122,069
1914	1,836,456	90,910	70,186

Pendant la dernière période décennale, la quantité de produits agricoles ci-dessus, descendue par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, a augmenté de 341,431 tonnes, en 1905, de 1,836,456 tonnes en 1914 et la quantité descendue par le canal Welland de ports des Etats-Unis, à destination des Etats-Unis, de 129,270 tonnes, n'a été que de 70,186 tonnes pour la même période.

La quantité d'orge, de sarrasin, de maïs, d'avoine, de pois, de seigle et de blé, arrivée à Montréal par voie des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, pendant une période de 15 années, se décompose comme suit:

Années.	Tonnes.
1900	229,624
1901	227,700
1902	263,861
1903	253,959
1904	154,625
1905	148,377
1906	386,963
1907	383,735
1908	285,262
1909	426,163
1910	280,705
1911	241,134
1912	462,444
1913	268,388
1914	689,969

La quantité des mêmes articles descendues sur l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pour la même période, a été répartie comme suit:

Années.	Tonnes.
1900	295,928
1901	203,316
1902	242,225
1903	400,057
1904	220,076
1905	375,630
1906	449,673
1907	684,697
1908	776,374
1909	652,742
1910	789,661
1911	836,924
1912	964,187
1913	1,265,376
1914	1,836,456

Les expéditions comparatives de grain par la route du Saint-Laurent, ainsi que par voie ferrée, sont comme suit:

QUANTITÉ DE GRAIN EXPÉDIÉE AUX PORTS OCÉANIQUES PAR DES ROUTES RIVALES.

La quantité de grain et de pois descendue sur l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent, à destination de Montréal, se décompose comme suit:

	Tonnes.
Pour 1913	1,265,376
1914	1,836,456
Accusant une augmentation de	571,080

La quantité de grain et de pois transportée à Montréal par voie du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc est comme suit:—

	Tonnes.
Pour 1913	268,388
1914	689,969
Accusant une augmentation de	421,581

La quantité de grain descendue sur le canal Welland dans des navires canadiens et américains, à destination de Kingston et de Prescott, pendant quinze années, est représentée comme suit:

Dans les navires canadiens, il y a eu en

—	Tonnes.
1900, 325 cargaisons, d'une quantité totale de	183,200
1901, 112 " "	132,558
1902, 131 " "	175,514
1903, 170 " "	218,840
1904, 115 " "	174,121
1905, 167 " "	239,418
1906, 205 " "	344,605
1907, 255 " "	427,813
1908, 355 " "	598,941
1909, 308 " "	550,276
1910, 383 " "	679,358
1911, 421 " "	728,223
1912, 504 " "	796,858
1913, 687 " "	1,128,324
1914, 911 " "	1,004,236

Dans les navires américains, il y a eu en

—	Tonnes.
1900, 259 cargaisons, d'une quantité totale de	163,575
1901, 135 " "	123,229
1902, 135 " "	136,652
1903, 219 " "	273,986
1904, 118 " "	150,359
1905, 235 " "	273,344
1906, 178 " "	269,800
1907, 263 " "	413,087
1908, 271 " "	330,514
1909, 174 " "	272,291
1910, 182 " "	295,714
1911, 173 " "	281,916
1912, 154 " "	330,058
1913, 253 " "	322,919
1914, 178 " "	219,462

Cent soixante-deux navires canadiens et 49 américains ont transporté des cargaisons intactes de 343,733 tonnes à Montréal en 1908; 87 navires canadiens et 9 américains de 135,582 tonnes en 1907; 74 navires canadiens et 10 américains de 108,734 tonnes en 1906; 96 navires canadiens et 18 américains de 180,206 tonnes en 1905; 56 navires canadiens et 16 américains de 116,095 tonnes en 1904; 56 navires canadiens et 18 américains de 99,582 tonnes en 1903; 19 navires canadiens et 17 américains de 34,804 tonnes en 1902; 23 canadiens et 2 américains de 17,303 tonnes en 1901; 15 de 7,924 tonnes en 1900; 2 de 558 tonnes en 1899; 7 de 2,426 tonnes en 1898;; 7 de 2,324 tonnes en 1897; 3 de 1,176 tonnes en 1896; 4 de 1,344 tonnes en 1905; deux cargaisons de 810 tonnes en 1894; aucune en 1893; 2 en 1892 de 934 tonnes; et 3 en 1891 de 1,441 tonnes. Trois navires ont rompu charge en 1901; 9 en 1900; 11 en 1899; 25 en 1898; 11 en 1897; 16 en 1896; 6 en 1895; 19 en 1894; 34 en 1893; 25 en 1892; et 44 en 1891; 222 navires ont déchargé leur cargaison totale à Kingston en 1901; 540 en 1900; 316 en 1899; 473 en 1898; 359 en 1897; 335 en 1896; 169 en 1895; 188 en 1894; 369 en 1893; 220 en 1892; et 293 en 1891.

La quantité de grain transbordée à Port-Colborne en 1909 et pendant les quatre années précédentes a été comme suit:

Articles.	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.
	Boisseaux	Boisseaux	Boisseaux	Boisseaux	Boisseaux
Blé	679,840	1,009,474	1,428,300	1,106,244	2,686,963
Maïs	104,027	110,629	112,036	.....	.....
Seigle	.....	.....	.....	.....	.....
Avoine	.....	29,118	30,824	23,945	.....
Orge	.....	2,103	.....	56,544	22,216
Graine de lin	.....	.....	30,040	49,628	8,202

CANAL WELLAND.

La quantité totale de fret qui est passée par le canal Welland pendant la saison de 1914 a été de 3,860,969 tonnes; sur cette quantité, 135,870 étaient du fret intermédiaire ou local.

Il y a eu 3,004,920 tonnes de fret à destination de l'est et 1,856,049 à destination de l'ouest.

Fret d'entier parcours à destination de l'est et de l'ouest.

La quantité totale de fret d'entier parcours qui est passée sur tout le parcours du canal Welland pendant la saison de 1914 a été de 3,725,099 tonnes.

Sur cette quantité, 2,936,740 tonnes étaient à destination de l'est et 788,359 à destination de l'ouest.

En ce qui concerne le fret d'entier parcours à destination de l'est, les navires canadiens ont transporté 2,426,846 tonnes et les navires américains 509,794 tonnes; et sur le fret d'entier parcours à destination de l'ouest, les navires canadiens ont transporté 451,449 tonnes et les navires américains 336,910 tonnes soit un total de 2,936,740 tonnes pour les navires canadiens et 788,359 pour les navires américains.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

La quantité totale de fret passée par ces canaux en 1914 s'est élevée à 4,391,493 tonnes; sur cette quantité, 3,405,539 tonnes étaient à destination de l'est et 985,954 à destination de l'ouest.

Fret d'entier parcours à destination de l'est et de l'ouest.

La quantité totale de fret d'entier parcours s'est chiffrée par 3,692,919 tonnes; sur cette quantité, 3.067,497 tonnes étaient à destination de l'est et 625,422 tonnes à destination de l'ouest.

Fret intermédiaire.

Sur la quantité totale de fret intermédiaire ou local, 338,045 tonnes étaient à destination de l'est et 360,529 à destination de l'ouest.

TRAFIC D'ENTIER PARCOURS ENTRE MONTRÉAL ET LES PORTS DES LACS ÉRIÉ, MICHICAN, ETC.

La quantité totale de fret d'entier parcours passée vers l'est du lac Erié et vers l'ouest de Montréal, par les canaux Welland et du Saint-Laurent, pendant quinze années, a été comme suit:

Années.	A l'est jusqu'à Montréal.	A l'ouest, à partir de Montréal.
1900	288,251	6,217
1901	184,420	13,714
1902	250,475	25,289
1903	390,786	100,699
1904	278,328	71,512
1905	448,704	72,482
1906	554,231	96,791
1907	789,167	1,281
1908	864,926	3,472
1909	925,005	191,510
1910	1,170,139	172,360
1911	1,293,638	233,335
1912	1,559,963	236,979
1913	1,710,219	333,592
1914	2,052,900	360,645

FRET D'ENTIER PARCOURS DE PORTS DES ÉTATS-UNIS À DES PORTS DES ÉTAT-UNIS.

La quantité totale de fret d'entier parcours à destination de l'est et de l'ouest par le canal Welland, provenant des ports des Etats-Unis et à destination de ports des Etats-Unis, pendant une période de quinze années, a été comme suit:

Années.	A l'est.	A l'ouest.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1900	218,969	99,560	318,529
1901	190,476	83,543	274,019
1902	224,110	44,919	269,029
1903	221,074	149,151	370,225
1904	165,337	87,144	252,481
1905	190,547	112,549	303,096
1906	237,226	84,205	321,431
1907	218,997	177,660	396,657
1908	209,518	239,136	448,654
1909	196,838	248,581	445,419
1910	197,301	288,198	485,499
1911	175,752	309,603	485,355
1912	180,319	235,437	415,756
1913	204,597	320,736	525,333
1914	170,624	338,455	509,079

La quantité totale de fret transportée sur le canal Welland, provenant des ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, accuse une diminution de 16,254 tonnes, comparée à l'année précédente, et une augmentation de 190,550 tonnes, comparée à 1900.

L'état suivant fait voir le nombre total des navires et la quantité totale de fret qui sont passés par le canal Welland, ainsi que la quantité passée entre les ports des Etats-Unis, depuis 1867 jusqu'à 1914 inclusivement.

Exercice.	Nombre total de voyages.	Quantité totale transportée par le canal Welland.	Quantité passée entre des ports des Etats-Unis.
	Nombre.	Tonnes.	Tonnes.
1867	5,405	933,260	458,386
1868	6,157	1,161,821	641,711
1869	6,069	1,231,903	688,700
1870	7,356	1,311,956	747,567
1871	7,729	1,478,122	772,756
Saison de navigation			
1872	6,063	1,333,104	606,627
1873	6,425	1,506,484	656,208
1874	5,814	1,389,173	748,557
1875	4,242	1,038,050	477,809
1876	4,789	1,099,810	488,815
1877	5,129	1,175,398	493,841
1878	4,429	968,758	373,738
1879	3,960	865,664	284,043
1880	4,104	819,934	179,605
1881	3,332	686,506	194,173
1882	3,334	790,643	282,806
1883	3,267	1,005,156	432,611
1884	3,138	837,811	407,079
1885	2,738	784,928	384,509
1886	3,589	980,135	464,478
1887	2,785	777,918	340,501
1888	2,647	878,800	434,753
1889	2,975	1,085,273	563,584
1890	2,883	1,016,165	233,957
1891	2,594	975,013	553,800
1892	2,615	955,554	541,065
1893	2,843	1,294,823	631,667
1894	2,412	1,008,221	592,267
1895	2,222	869,595	469,779
1896	2,766	1,279,987	653,213
1897	2,725	1,274,292	564,694
1898	2,384	1,140,077	487,539
1899	2,202	789,770	360,529
1900	2,399	719,360	318,529
1901	1,547	620,209	274,019
1902	1,568	665,387	269,029
1903	1,787	1,002,919	370,225
1904	1,433	811,371	252,481
1905	1,595	1,092,050	305,096
1906	1,536	1,201,967	321,431
1907	1,982	1,614,132	396,743
1908	2,351	1,703,453	448,654
1909	2,433	2,025,951	445,419
1910	2,544	2,326,290	487,499
1911	2,480	2,537,629	485,355
1912	2,905	2,851,915	415,756
1913	3,229	3,570,714	525,333
1914	3,692	3,860,969	509,079

La quantité totale de fret qui est passée par les différentes divisions du réseau des canaux canadiens pendant la saison de 1914, est comme suit:

——	Bétail.	Produits forestiers.	Objets fabriqués.	Produits miniers.	Produits agricoles.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Sault-Ste-Marie	217	40,956	487,789	13,270,885	3,799,337	27,599,184
Welland	275	360,434	361,174	1,022,708	2,116,378	3,860,969
Saint-Laurent	6,905	668,775	297,269	1,398,509	2,020,035	4,391,493
Chambly	211	293,242	11,111	123,093	9,248	436,905
Saint-Pierre	1,543	3,126	4,117	33,549	11,845	54,180
Murray	.....	430	21,605	61,723	149	83,907
Ottawa	3,183	171,440	18,663	138,814	3,032	335,132
Rideau	3,010	15,041	13,466	118,195	2,027	151,739
Trent	336	62,473	3,043	1,068	795	67,715
Saint-André	1	6,050	288	35,652	22	42,013

La quantité totale transportée sur le canal Welland s'est élevée à 3,860,969 tonnes, dont 2,116,378 se composaient de produits agricoles.

Sur les canaux du Saint-Laurent, la quantité totale de fret transportée a été de 4,391,493 tonnes, dont 2,020,035 se composaient de produits agricoles et 297,269 tonnes étaient des objets fabriqués.

Sur les canaux de l'Ottawa, la quantité totale de fret transportée s'est chiffrée par 335,132 tonnes, dont 171,440 se composaient de produits forestiers.

Le canal des Etats-Unis a été ouvert à la navigation pendant les saisons de

1889	234 jours.	1902	256 jours.
1890	228 "	1903	249 "
1891	225 "	1904	223 "
1892	233 "	1905	245 "
1893	219 "	1906	249 "
1894	234 "	1907	233 "
1895	231 "	1908	231 "
1896	232 "	1909	236 "
1897	234 "	1910	224 "
1898	241 "	1911	237 "
1899	231 "	1912	237 "
1900	238 "	1913	245 "
1901	230 "	1914	242 "

Le canal canadien a été ouvert à la navigation pendant les saisons de

1895	87 jours.	1905	255 jours.
1896	218 "	1906	253 "
1897	238 "	1907	238 "
1898	243 "	1908	235 "
1899	239 "	1909	240 "
1900	238 "	1910	248 "
1901	246 "	1911	236 "
1902	264 "	1912	240 "
1903	256 "	1913	246 "
1904	241 "	1914	239 "

Le nombre moyen des navires passés chaque jour par les deux canaux pendant la saison de 1914 a été de soixante et dix-huit.

ETAT COMPARATIF du trafic passé par les canaux américains des chutes Sainte-Marie et par le canal canadien du Sault-Sainte Marie, pour les saisons de 1913 et 1914:—

—		Trafic de 1914.		Total du trafic pour la		Augmentation.	Diminution.
		Canal des Etats-Unis.	Canal canadien.	Saison de 1914.	Saison de 1913.	Montant.	Montant.
Navires	Passages	12,639	5,977	18,616	23,884	.....	5,268
Eclusements	nombre	8,790	4,712	13,502	16,867	3,365	.....
Tonnage enregistré	tonnes net	24,690,381	17,301,162	41,991,543	58,037,060	.....	16,046,517
Tonnage, fret	"	27,771,467	27,599,184	55,370,651	79,721,525	.....	24,350,874
Passagers	nombre	29,972	30,446	60,418	76,918	.....	16,500
Houille anthracite	tonnes net	1,906,418	342,210	2,248,628	2,673,673	.....	425,045
Houille bitumineuse	"	10,240,259	1,996,434	12,236,693	15,951,885	.....	3,715,192
Farine	barils	7,511,543	2,205,810	9,717,353	10,203,462	.....	486,109
Blé	boisseaux	52,190,614	98,067,167	150,257,781	204,446,661	.....	54,188,880
Grain, excepté le blé	"	36,044,479	32,165,065	68,209,544	113,632,293	.....	55,422,749
Fer ouvré, en gueuse	tonnes net	14,179	108,481	112,660	431,777	.....	319,117
Sel	barils	676,892	101,409	778,301	735,376	42,925	.....
Cuivre	tonnes net	88,877	2,887	91,764	106,994	.....	15,230
Minerai de fer	"	10,516,927	20,913,764	31,430,691	48,091,821	.....	16,661,130
Bois de service	.....	439,019,000	20,596,200	459,615,200	600,066,000	.....	141,450,800
Minerai d'argent	tonnes net	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pierre de construction	.....	.....	.....	.....	481	.....	481
Fret non classé	"	867,130	392,256	1,259,386	1,748,486	.....	489,100

C—TABLEAU indiquant le tonnage des articles ci-dessous mentionnés transportés sur le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis pendant une série de quarante-quatre années terminées le 31 décembre 1914.

Années.	Céréales.								Marchandises lourdes.					
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	*Autres articles.	Total.	Fer pour ch. de fer.	Autre fer.	Sucre et sel.	Houille.	Minerais.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869	30,681	211,085	91,149	2,942	.....	667	1,006	337,530	68,064	14,334	89,086	28,566	35,912	235,962
1872	10,482	124,695	89,761	1,391	7,400	.....	608	234,337	24,040	13,239	49,843	95,741	59,401	224,264
1873	10,805	127,727	101,329	1,920	1,188	3	392	243,366	4,659	13,826	40,507	170,242	62,942	292,176
1874	8,230	229,053	125,627	.....	5,948	.....	5,368	374,226	5,742	8,941	22,888	203,673	19,651	260,895
1875	1,881	113,832	54,188	2,641	2,946	500	1,920	177,908	14	4,123	12,931	192,767	34,616	244,451
1876	5,187	96,247	58,138	.....	1,905	525	403	162,405	.....	5,531	29,395	167,110	25,808	227,844
1877	3,342	107,396	65,260	1,603	2,314	258	413	180,586	8,976	8,688	8,336	172,868	41,107	239,975
1878	1,316	65,542	60,026	859	277	.....	341	128,361	.....	10,713	3,892	150,583	13,535	178,723
1879	159	53,791	33,401	.....	464	.....	11	87,826	2,405	3,648	6,318	118,573	17,797	148,741
1880	.....	30,611	16,122	1,551	296	.....	.....	48,580	4,743	3,515	371	65,945	18,380	92,954
1881	.....	34,320	30,031	924	.....	.....	10	65,285	1,313	5,570	.....	83,858	6,464	97,205
1882	107	30,227	32,433	537	.....	684	14	64,002	.....	4,076	.....	158,552	14,533	177,161
1883	2,041	54,382	66,128	735	731	.....	8,579	132,496	1,209	6,901	8	196,462	24,891	229,471
1884	1,715	40,956	53,707	.....	9,874	.....	8,170	114,422	698	599	.....	210,790	15,100	227,187
1885	124	53,235	63,229	732	882	.....	1	118,203	.....	1,594	.....	198,416	15,029	215,039
1886	7,591	53,258	94,048	.....	4,799	.....	13,201	172,888	156	5,328	1	189,964	11,364	206,813
1887	11,780	37,678	83,431	1,732	12,050	.....	10,859	157,530	15	4,406	.....	82,780	627	87,828
1888	8,563	39,999	102,974	2	26,510	179	11,598	189,825	63	1,601	56	173,259	2,309	177,288
1889	5,017	39,229	147,045	.....	27,492	.....	17,225	236,208	.....	1,587	896	227,476	1,204	231,163
1890	9,204	31,527	180,842	6,519	27,030	.....	20,497	275,619	.....	504	208	162,231	1,620	164,563
1891	6,802	32,097	127,494	8,113	52,823	.....	26,115	253,444	.....	292	705	186,572	1,773	189,342
1892	11,018	26,950	131,222	6,433	36,935	.....	31,992	244,550	.....	576	2	183,895	.....	184,473
1893	6,588	28,187	198,777	16,751	23,870	864	36,352	311,389	.....	344	.....	206,827	.....	207,171
1894	17,795	53,846	105,329	28,095	27,621	.....	60,462	198,358	.....	297	.....	188,521	.....	188,818
1895	10,169	27,881	100,512	7,904	17,020	.....	46,316	209,802	181	246	.....	149,490	.....	149,917
1896	16,224	34,878	175,094	11,128	16,137	490	46,456	300,407	.....	146	.....	207,348	.....	207,494
1897	7,237	28,919	169,057	14,173	14,969	.....	41,887	276,242	965	15	.....	165,143	.....	166,123
1898	4,212	11,268	150,667	6,909	12,732	1,197	22,671	209,656	770	339	4	156,814	.....	157,927
1899	6,118	12,926	81,777	2,424	19,526	923	18,198	141,892	351	1,646	553	88,931	.....	91,481
1900	7,966	18,771	60,545	2,402	39,706	2,149	14'248	145,787	.....	953	.....	46,024	.....	46,977
1901	7,165	23,557	55,531	7,119	26,344	.....	14,016	143,732	83	80	105	46,702	.....	46,970
1902	13,785	32,639	66,111	7,418	10,006	.....	12,675	142,634	.....	214	.....	12,911	.....	13,125

*Pommes, farine de toute espèce, pois, pommes de terre.

C—Tableau indiquant le tonnage des articles ci-dessous mentionnés transportés sur le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis pendant une série de quarante-quatre années terminées le 31 décembre 1914—*Fin.*

Années.	Céréales.								Marchandises lourdes.					
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	*Autres articles.	Total.	Fer pour ch. de fer.	Autre fer.	Sucre et sel.	Houille.	Minerais.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1903	6,082	15,439	108,917	11,433	6,112	4,175	13,568	165,725	459	.....	.....	113,072	.....	113,535
1904	8,556	14,269	60,964	16,621	16,497	.....	13,079	129,986	.....	.....	.....	63,882	.....	63,882
1905	24,054	15,483	93,622	9,197	10,892	.....	9,682	162,930	.....	1	.....	73,464	.....	73,465
1906	15,215	13,410	135,410	9,266	11,323	.....	10,678	195,132	.....	169	.....	33,523	.....	33,692
1907	18,898	21,892	124,474	2,812	4,741	2	22,001	194,820	.....	30	.....	110,347	4,050	114,420
1908	17,694	24,651	99,830	7,418	2,070	2	21,393	172,788	.....	.....	.....	158,351	1,400	159,751
1909	15,452	17,940	100,967	4,224	.....	.....	22,683	161,266	.....	5	.....	131,131	1,531	132,667
1910	11,859	10,717	126,938	3,840	.....	.....	8,751	161,925	.....	.....	.....	201,893	.....	201,893
1911	2,852	4,950	116,705	.....	.....	.....	7,565	132,072	.....	1,863	26,303	223,942	4,483	256,491
1912	9,878	15,911	91,254	2,160	1,400	.....	12,714	133,317	.....	300	11,078	166,419	4,979	182,776
1913	11,967	20,258	114,662	.....	7,407	.....	8,685	162,979	.....	505	18,387	237,230	5,202	261,324
1914	8,580	32,657	85,700	.....	5,210	.....	10,278	142,425	.....	.....	25,258	236,976	6,341	268,575

*Pommes, farine de toute espèce, pois, pommes de terre.

A—Tableau indiquant le tonnage total des articles ci-dessous mentionnés quarante-quatre années terminées

Année.	Céréales.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. †
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869*	45,674	313,825	120,599	20,951	.....	904	1,937
1872	26,651	239,998	254,902	6,035	7,752	64	2,745
1873	30,665	355,847	180,169	8,225	1,194	3	3,777
1874	24,019	413,212	181,151	18,871	5,954	513	8,677
1875	13,964	253,835	103,749	35,751	3,383	917	6,337
1876	15,778	201,906	144,501	18,455	24,496	1,454	3,198
1877	13,558	253,953	169,196	19,870	2,810	2,439	2,355
1878	9,121	191,982	185,931	10,979	3,088	.....	2,302
1879	10,710	274,570	144,506	4,655	1,239	440	2,444
1880	12,679	242,020	163,738	17,772	477	1,016	1,480
1881	9,959	127,832	101,075	24,509	.....	1,844	2,086
1882	12,261	215,056	54,799	20,126	611	3,226	403
1883	13,471	152,794	182,269	10,436	731	1,642	10,983
1884	13,683	144,851	118,811	7,155	10,746	1,320	9,168
1885	13,334	124,206	117,536	15,801	1,116	.....	1,912
1886	19,474	154,169	219,442	1,595	4,911	564	14,657
1887	23,949	221,927	114,938	9,574	12,050	.....	12,533
1888	16,983	160,963	194,886	5,906	26,629	811	13,608
1889	7,931	126,664	353,595	4,272	28,356	2,673	18,552
1890	14,461	118,002	327,394	10,830	27,728	1,549	20,876
1891	13,517	198,658	185,180	8,113	52,959	64,888	28,042
1892	17,046	232,019	192,548	6,433	37,173	9,392	32,815
1893	15,235	258,392	441,092	18,599	31,283	3,671	36,981
1894	33,628	270,993	169,233	28,353	27,962	567	60,673
1895	44,044	203,088	164,894	8,689	18,236	1,007	46,463
1896	42,425	320,563	320,444	11,368	28,178	9,405	56,591
1897	9,065	324,743	390,615	14,173	25,161	8,483	44,674
1898	5,578	207,647	437,861	12,286	17,502	16,127	23,182
1899	11,625	197,732	204,004	2,907	24,037	923	18,460
1900	10,968	137,800	163,509	4,035	41,055	3,538	14,815
1901	18,978	151,586	67,756	7,119	28,485	2,961	14,024
1902	22,282	225,171	67,647	7,418	11,232	4,079	12,963
1903	25,998	259,031	210,758	14,656	7,911	4,904	13,994
1904	35,049	165,138	116,444	27,171	16,582	.....	13,183
1905	38,512	254,458	180,921	55,432	36,072	1,711	9,883
1906	18,294	326,798	211,805	31,446	49,306	1,784	10,739
1907	22,739	488,565	271,693	13,240	73,369	2,270	22,683
1908	23,209	732,131	127,402	31,172	33,423	6,667	21,668
1909	38,763	590,196	140,902	23,151	75,135	33	30,221
1910	41,152	587,493	229,980	21,575	136,233	.....	18,149
1911	57,061	562,282	273,932	15,029	163,333	112	11,360
1912	45,807	795,989	121,333	25,241	185,546	714	14,626
1913	45,710	1,005,362	144,354	96,889	199,794	6,867	10,640
1914	87,701	1,599,909	112,133	89,622	225,668	10,220	10,318

*Exercice. †Pommes, farine de toute espèce, pommes de terre.

transportés en amont et en aval sur le canal Welland pendant une période de le 31 décembre 1914.

Total.	Marchandises lourdes.						
	Fer pour ch. de fer.	Autre fer.	Sucre et sel.	Fer et sel ayant payé pleins péages sur can. du St-Laurent.	Houille.	Minerais.	Total.
Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
503,860	46,806	16,924	91,575	37,153	103,126	58,781	275,623
538,147	26,217	17,141	50,540	44,243	186,932	98,605	3,678
579,880	6,923	20,754	40,850	17,157	339,016	118,685	43,387
647,397	6,032	12,068	23,309	9,579	323,503	56,825	431,316
417,936	1,517	7,588	13,509	9,962	321,306	43,683	397,565
409,788	51	7,997	30,300	20,327	288,211	81,654	378,540
464,181	9,630	9,696	9,173	3,983	323,869	42,758	399,109
403,403	10	11,518	3,980	12,686	295,318	15,229	338,741
438,564	2,782	5,797	7,174	17,796	192,957	19,164	245,670
442,182	5,360	4,812	413	22,273	109,986	34,139	176,983
269,395	4,585	7,013	10	30,682	128,113	18,785	189,188
306,482	.....	5,348	50	17,327	237,559	23,700	283,984
373,326	1,237	7,922	66	17,037	307,058	31,785	365,105
305,734	698	652	461	3,242	274,471	53,205	332,729
273,905	78	2,055	597	14,243	248,272	26,728	291,973
414,812	166	6,123	48	12,324	271,356	27,447	317,464
394,971	1,351	5,636	.....	6,715	145,193	13,866	172,761
419,786	93	3,220	316	13,617	223,871	16,872	257,989
542,043	47	2,479	1,254	20,269	268,305	2,435	294,789
519,291	.....	753	1,027	28,047	202,384	8,138	240,249
367,177	127	1,610	2,567	7,953	224,644	3,415	240,316
527,426	163	1,567	878	3,666	211,616	355	218,245
805,253	6	2,075	374	8,139	233,096	.....	243,690
591,409	.....	3,072	159	977	203,608	.....	207,816
486,421	185	6,245	54	2,819	158,866	1,140	169,309
788,974	1,192	6,332	82	3,264	223,445	1,158	235,473
816,914	7,206	17,012	227	590	176,226	.....	201,261
720,183	1,444	11,722	799	734	162,336	13,433	190,468
459,688	567	6,361	1,282	1,318	97,732	26,125	133,385
375,720	.....	8,190	533	4,800	47,392	58,400	119,315
290,909	83	6,094	327	8,773	49,480	99,487	164,244
350,792	64	7,488	.....	15,201	64,014	22,480	109,247
537,252	488	5,407	2,554	45,846	147,884	18,323	220,502
373,568	11,381	9,957	1,093	4,164	113,525	39,683	179,803
576,989	2,651	10,912	226	4,221	172,642	22,381	213,033
650,172	3,747	8,493	100	16,204	147,587	5,862	181,993
894,559	961	4,923	246	18,761	267,212	25,040	317,143
975,672	.....	35,726	429	.....	316,921	18,004	371,080
898,401	.....	87,025	.....	.....	377,681	33,301	498,007
1,034,582	.....	57,581	.....	.....	577,491	34,311	669,383
1,083,109	.....	126,956	35,888	.....	619,682	37,480	820,006
1,189,256	.....	139,991	21,630	.....	709,696	82,376	953,693
1,509,616	.....	96,245	28,396	.....	945,790	78,776	1,149,207
2,135,571	.....	34,037	35,060	.....	949,306	14,151	1,032,554

B—TABLEAU indiquant le tonnage total intermédiaire et d'entier parcours des articles ci-dessous mentionnés acquittés à la descente du canal Welland, pendant une série de quarante-quatre années terminées le 31 décembre 1914.

CÉRÉALES.

Années.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. †	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869	44,110	310,090	119,541	3,920	.....	680	1,541	479,882
1872	26,648	231,056	254,534	693	7,594	64	2,300	524,889
1873	30,660	345,720	180,042	643	1,188	3	3,557	563,813
1874	24,017	406,157	181,128	377	5,953	.....	3,301	620,933
1875	13,930	248,555	103,477	813	3,383	500	4,304	374,962
1876	15,735	194,559	144,501	1,110	24,496	1,454	2,949	384,807
1877	13,588	248,894	169,185	10,216	2,810	2,405	1,833	488,931
1878	8,854	188,106	185,931	1,217	3,088	.....	2,100	389,296
1879	10,588	271,545	114,276	803	1,196	.....	2,387	430,795
1980	12,467	240,601	162,891	.....	477	.....	1,417	417,853
1881	9,655	121,393	103,075	252	.....	6	1,371	235,752
1882	12,205	205,876	54,797	537	.....	1,954	225	275,594
1883	13,256	146,741	182,143	975	731	518	10,971	355,335
1884	13,626	135,804	118,811	270	10,746	477	9,018	288,752
1885	13,322	114,090	117,536	618	1,116	.....	1,628	248,310
1886	19,418	146,151	218,897	.....	4,891	.....	14,581	403,928
1887	23,940	210,755	114,938	1,711	12,050	.....	12,149	375,543
1888	16,973	150,833	194,886	555	26,629	811	13,358	404,045
1889	7,922	120,498	353,595	197	28,356	1,918	18,273	530,759
1890	14,461	114,924	327,394	6,519	27,728	1,121	20,836	512,983
1891	13,517	196,326	185,177	8,113	52,959	65,071	27,895	549,058
1892	17,046	229,569	192,548	6,433	37,173	9,392	32,548	524,709
1893	15,232	257,203	441,092	18,461	31,283	3,671	36,981	803,923
1894	33,628	270,514	169,233	28,353	27,962	.....	60,587	590,277
1895	43,895	202,636	164,894	8,689	18,236	.....	46,435	484,785
1896	42,159	319,388	320,444	11,368	28,178	8,970	54,031	784,538
1897	9,025	322,993	390,615	14,173	25,127	8,483	44,651	815,067
1898	5,578	206,313	437,849	12,286	17,491	16,127	23,170	718,814
1899	11,625	197,732	204,004	2,424	23,541	923	18,440	458,689
1900	10,968	137,800	163,509	3,449	40,256	3,538	14,802	374,322
1901	18,937	151,325	67,757	7,119	28,281	2,961	14,021	290,400
1902	22,282	223,499	67,647	7,418	11,223	4,079	12,912	349,060
1903	25,997	257,370	210,758	14,656	7,911	4,904	13,982	535,578
1904	35,046	164,515	116,444	27,171	16,582	.....	13,157	372,915
1905	38,512	247,599	180,921	55,432	36,072	1,711	9,882	570,129
1906	18,227	326,789	111,243	31,446	49,306	1,411	10,739	549,161
1907	22,689	488,565	271,693	13,240	73,369	2,270	22,683	894,509
1908	23,187	730,751	127,402	31,172	33,423	6,667	21,668	974,270
1909	38,763	590,074	140,902	23,151	75,135	33	30,206	898,264
1910	41,152	587,493	229,980	21,575	136,233	.....	18,149	1,034,582
1911	57,061	562,282	273,932	14,622	163,333	112	11,360	1,082,702
1912	45,807	795,989	121,333	25,241	185,546	714	14,626	1,189,256
1913	45,710	1,005,362	144,354	96,889	199,794	6,867	10,640	1,509,616
1914	87,701	1,599,909	112,333	89,622	225,668	10,220	10,318	2,135,571

*Exercice. †Pommes, farine de toute espèce, pommes de terre.

D—TABLEAU indiquant la quantité de fret d'entier parcours, descendu par le canal Welland sur des navires canadiens et américains ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant les saisons de navigation de 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913 et 1914.

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.
	329	151,850	76	45,918	243	252,094	69	27,854	627	477,716
1903.	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
Blé		149,378		38,473		60,514		6,305		254,670
Maïs		21,356		4,682		174,588		10,132		210,758
Orge		2,580		667		11,409		.....		14,656
Avoine		306		1,335		6,112		.....		7,753
Pois		63		.....		22		.....		85
Seigle		.....		.....		4,904		.....		4,904
Houille		389		12,991		8,133		8,496		30,009
Marchandises diverses		39,563		3,367		41,584		2,000		86,514
Bardeaux, articles en bois, etc.		.....		54		.....		.....		54
Bois de service, scié, pds M.P.		12,841,552		1,625,855		17,871,652		14,733,677		47,072,736
Bois équarri.....pds cub.		572,000		660,000		.....		84,200		1,316,200
Bois de chauffage.....cordes.		.....		210		9		.....		219
Douves.....nombre		.....		641,000		.....		.....		641,000
	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.
	228	157,539	55	39,375	205	187,748	42	15,918	530	400,580
1904.	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
Blé		116,794		33,302		14,269		.....		164,365
Maïs		12,768		7,814		95,862		.....		116,444
Orge		2,619		824		23,728		.....		27,171
Avoine		.....		.....		16,261		.....		16,261
Pois		.....		.....		3		.....		3
Seigle		1,925		7,187		17,133		7,668		33,913
Houille		34,907		.....		1,925		.....		36,832
Marchandises diverses		29,567		.....		60,548		.....		90,115
Bardeaux, articles en bois, etc.		.....		.....		.....		.....		.....
Bois de service, scié, pds M.P.		15,077,382		854,811		32,754,541		9,572,655		58,259,389
Bois équari.....pds cub.		944,508		744,000		.....		149,000		1,837,508
Bois de chauffage.....cordes.		.....		.....		717		.....		717
Douves.....nombre.		634,000		.....		.....		.....		634,000
	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.
	252	182,373	91	48,692	319	286,656	64	29,120	726	546,841
1905.	Tonnes.		Tonnes.		Tonsne.		Tonnes.		Tonnes.	
Blé		188,706		18,575		28,757		2,512		238,550
Maïs		6,385		6,636		163,374		4,526		180,921
Orge		6,870		1,451		47,111		.....		55,432
Avoine		8,225		2,570		21,535		3,742		36,072
Pois		.....		.....		76		.....		76
Seigle		.....		.....		1,171		.....		1,711
Houille		18,756		35,324		28,330		8,678		91,088
Minerai de fer		14,358		8,023		.....		.....		22,381
Marchandises		29,375		7,485		74,975		3,126		114,961
Bardeaux, articles en bois, etc.		.....		2,748,941		2,325		.....		2,325
Bois de service, scié, pds M.P.		2,867,147		.....		38,290,831		12,479,689		54,589,200
Bois équarri.....pds cub.		355,000		951,524		.....		.....		538,000
Bois de chauffage.....cordes.		.....		183,000		900		.....		900

D—TABLEAU indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendu par le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.
	328	238,690	121	66,355	305	310,622	43	15,758	797	631,425
1906.	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
Blé	250,493		34,355		35,578		.....		320,436	
Maïs	8,177		.....		202,250		1,378		49,306	
Orge	8,546		5,046		17,854		.....		31,446	
Avoine	21,900		16,083		11,323		.....		49,306	
Pois	.....		.....		11		.....		11	
Seigle	.....		5		1,406		.....		1,411	
Charbon	30,455		47,242		24,190		9,356		111,243	
Minerai de fer	5,862		.....		.....		.....		5,862	
Marchandises	35,383		7,009		110,263		50		152,705	
Bardeaux, art. en bois, etc.	16		37		851		.....		904	
Bois de serv., scié... pds M.P.	3,471,514		235,624		25,711,196		10,789,755		40,188,089	
Bois équarri ..... pds cub.	375,000		200,000		.....		.....		575,000	
Bois de chauffage ..... cordes	110		18		1,093		.....		1,221	
Douves ..... nomb.	.....		.....		300,000		.....		300,000	
	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.
	375	290,509	148	81,070	408	397,616	76	36,921	1007	806,116
1907.	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
Blé	294,298		50,808		130,818		4,429		480,303	
Maïs	6,713		514		259,895		4,571		271,693	
Orge	8,726		468		4,046		.....		13,240	
Avoine	49,689		16,647		7,033		.....		73,369	
Pois	.....		.....		25		.....		25	
Seigle	.....		.....		2,270		.....		2,270	
Houille	31,506		57,373		50,183		14,493		143,555	
Minerai de fer	12,040		8,950		.....		.....		20,990	
Marchandises	21,545		9,436		5,231		6,235		42,447	
Bardeaux, articles en bois, etc.	.....		.....		2,222		.....		2,222	
Bois de serv., scié.... pds M.P.	.....		.....		14,395,124		11,201,446		25,596,570	
Bois équarri ..... pds cub.	558,090		323,000		.....		.....		881,090	
Bois de chauffage ..... cordes	.....		.....		660		.....		660	
	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.
	567	432,623	149	64,034	428	319,030	36	19,866	1180	835,553
1908.	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
Blé	505,151		39,001		183,011		3,498		730,751	
Mais	2,405		.....		124,997		.....		127,402	
Orge	19,775		1,133		10,264		.....		31,172	
Avoine	30,091		643		2,689		.....		33,423	
Pois	.....		.....		40		.....		40	
Seigle	742		.....		5,925		.....		6,667	
Houille	33,733		42,656		57,448		8,344		148,181	
Marchandises	26,815		14,783		14,410		13,686		69,694	
Bois de chauffage ..... cordes	.....		70		1,173		.....		1,243	
Bois de serv., scié.... pds M.P.	.....		.....		17,572,070		6,578,545		24,150,615	
Bois équarri ..... pds cub.	221,300		313,000		.....		.....		534,300	

D—TABLEAU indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendu par le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.
	555	486,406	136	71,034	323	324,576	26	17,317	1040	899,333
1909.	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
Blé	415,208		34,903		133,172		.....		583,283	
Maïs	6,694		.....		134,208		.....		140,902	
Orge	17,943		360		4,848		.....		23,151	
Avoine	70,392		4,743		.....		.....		75,135	
Pois	.....		.....		63		.....		63	
Seigle	33		.....		.....		.....		33	
Houille	160,475		53,681		21,097		630		235,883	
Marchandises	52,994		14,732		12,232		16,498		96,506	
Bois de service, scié	.....		.....		31,643		10,214		41,857	
Bois équarri	3,450		7,840		125		1,475		12,890	
	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.
	596	599,416	142	88,963	249	285,704	14	13,563	1001	987,646
1910.	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
Blé	481,624		22,200		77,040		.....		580,864	
Maïs	15,759		.....		214,221		.....		229,980	
Orge	17,159		576		3,840		.....		21,575	
Avoine	135,743		.....		490		.....		136,233	
Pois	.....		.....		123		.....		123	
Seigle	.....		.....		.....		.....		.....	
Houille	216,679		114,671		29,646		894		361,990	
Marchandises	39,149		15,231		21,818		20,466		96,664	
Bois de service, scié	3,630		800		16,932		.....		21,362	
Bois équarri	1,930		5,000		800		.....		7,730	
Bardeaux	.....		.....		525		.....		525	
Non énuméré	74,434		1,772		24,031		.....		100,237	
Total	986,207		160,250		389,466		21,360		1,557,283	
	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.
	640	670,037	122	83,755	270	304,171	48	42,830	1080	1,100,793
1911.	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
Blé	483,984		24,826		49,330		.....		558,140	
Maïs	29,978		11,368		232,586		.....		273,932	
Orge	14,382		240		.....		.....		14,622	
Avoine	162,455		878		.....		.....		163,333	
Pois	.....		.....		.....		.....		.....	
Seigle	112		.....		.....		.....		112	
Houille	230,809		79,311		40,109		22,489		372,718	
Marchandises	45,838		19,325		45,881		34,449		145,493	
Bois de service, scié	300		.....		25,361		9,020		34,681	
Bois équarri	3,260		4,500		2,277		.....		10,037	
Bardeaux	.....		.....		60		.....		60	
Non énuméré	95,017		.....		14,386		.....		109,403	
Total	1,066,135		140,448		409,990		65,958		1,682,513	

D—TABLEAU indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendu par le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Fin.*

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.
	774	790,044	152	95,202	450	427,226	52	33,102	1428	1,345,574
1912.	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
Blé	603,854		78,794		111,284		.....		793,932	
Maïs	536		2,181		118,616		.....		121,333	
Orge	22,022		353		2,866		.....		25,241	
Avoine	170,446		3,269		11,831		.....		185,546	
Pois	.....		.....		150		.....		150	
Seigle	.....		.....		714		.....		714	
Houille	331,536		44,212		154,653		3,800		534,201	
Marchandises	48,659		17,602		47,836		32,340		146,437	
Bois de service, scié	.....		.....		22,689		15,361		38,050	
Bois équarri	9,000		8,660		1,409		.....		19,069	
Bardeaux	.....		.....		250		.....		250	
Non énuméré	73,387		1,186		69,367		.....		143,940	
Total	1,259,440		156,257		541,665		51,501		2,088,863	
	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.
	1043	1,081,973	148	104,194	375	386,284	28	18,908	1594	1,590,459
1913.	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
Blé	761,418		87,153		154,768		.....		1,003,339	
Maïs	1,549		.....		142,805		.....		144,354	
Orge	82,241		2,448		12,200		.....		96,889	
Avoine	188,442		1,937		9,415		.....		199,794	
Pois	.....		.....		.....		.....		.....	
Seigle	3,136		.....		3,731		.....		6,867	
Houille	498,269		59,145		107,946		1,735		667,095	
Marchandises	59,375		18,701		28,825		21,008		127,909	
Bois de services, scié	1,500		.....		19,200		3,736		24,436	
Bois équarri	4,636		4,004		1,040		.....		9,680	
Bardeaux	.....		.....		.....		.....		.....	
Non énuméré	183,957		9,059		76,613		3,550		273,179	
Total	1,784,523		182,447		556,543		30,029		2,553,531	
	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.
	1301	1,345,319	154	93,099	357	353,547	25	7,279	1837	1,799,244
1914.	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
Blé	1,268,410		101,833		189,666		.....		1,559,909	
Maïs	4,973		1,422		105,738		.....		112,133	
Orge	80,488		4,423		4,711		.....		89,622	
Avoine	210,795		3,699		10,982		.....		225,476	
Pois	.....		.....		.....		.....		.....	
Seigle	1,114		.....		9,106		.....		10,220	
Houille	531,240		32,288		132,215		901		696,544	
Marchandises	61,135		16,751		14,987		.....		92,873	
Bois de service, scié	450		.....		17,285		1,670		19,405	
Bois équarri	4,846		.....		1,397		.....		6,243	
Bardeaux	175		.....		.....		.....		175	
Non énuméré	102,804		.....		20,936		400		124,140	
Total	2,266,430		160,416		507,023		2,871		2,936,740	

FRET D'ENTIER PARCOURS SUR LE CANAL WELLAND—RECAPITULATION.

Canal Welland—Fret en destination de l'ouest.

La quantité totale de fret d'entier parcours montée par le canal Welland sur des navires canadiens et américains pendant la saison de navigation en 1914, est comme suit:

Sommaire.	Tonnes.	Tonnes.
Vapeurs canadiens	336,910	
Voiliers canadiens	.....	
Quantité totale, navires canadiens	.....	336,910
Vapeurs américains	.....	
Voiliers américains	.....	788,359
Total, navires américains	444,621	
Grand total de la quantité de fret monté par le canal Welland sur des navires canadiens et américains	6,828	451,449

Etat de la quantité de fret d'entier parcours monté et descendu par le canal Welland pendant la saison de navigation en 1914.

Sommaire.	Tonnes.	Tonnes.
Vapeurs canadiens, montée	444,621	
" descente	2,266,430	
Total, vapeurs canadiens	.....	2,711,051
Voiliers canadiens, montée	6,828	
" descente	160,416	
Total, voiliers canadiens	.....	167,244
Quantité totale, navires canadiens	.....	2,878,295
Vapeurs américains, montée	336,910	
" descente	507,023	
Total, vapeurs américains	.....	843,933
Voiliers américains, montée	.....	
" descente	2,871	
Total, voiliers américains	.....	2,871
Quantité totale, navires américains	.....	846,804
Total, navires canadiens et américains	.....	3,725,099
	Descente ou all. à l'est.	Montée ou all. à l'ouest.
Navires canadiens	2,426,846	451,449
Navires américains	509,894	336,910
Total	2,936,740	788,359

F—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant les saisons de nagivation de 1912 à 1914.

Articles.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Classe 3.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Ciment et chaux hydr.	.....	.....	35	.....	.....	.....	.....	5,652	484	.....	.....	270	.....
Argile, chaux et sable	.....	.....	.....	22	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fer, chemin de fer	50	.....	8,170	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" en gueuse	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,901	.....	93	430
" tout autre	5,785	2,542	1,651	384	269	124	553	12,689	7,154	34,540	28,996	5,402	150
Acier	.....	.....	16	48	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pierre, pour la taille	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pommes	.....	.....	1	.....	.....	9,936	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Orge	.....	2,206	9,697	43,607	21,196	105,984	24,318	19,143	20,000	14,853	20,572	60,854	56,784
Maïs	1,719	123,864	55,021	84,204	55,559	.....	10,454	17,137	77,612	134,239	7,345	9,344	6,031
Graine de lin	.....	3,643	212	15,694	80,570	49,159	27,500	19,634	6,607	11,696	15,413	117,548	4,285
Fleur de farine	6,755	16,151	24,662	14,574	9,174	3,730	5,028	21,905	27,081	44,588	38,026	34,152	60,723
Farine, toute espèce	.....	348	57	270	60	.....	156	.....	10,323	3,967	.....	.....	.....
Avoine	1,442	2,438	.....	21,404	37,164	66,941	28,081	65,624	129,900	147,180	164,581	72,733	97,361
Tourteaux oléagineux	.....	462	7,846	9,229	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pois	.....	63	.....	.....	.....	.....	.....	30	.....	20	10	.....	.....
Seigle	4,079	4,260	.....	1,711	1,405	2,266	6,662	120	.....	.....	714	4,567	9,385
Sel	.....	132	615	168	75	143	419	.....	.....	.....	931	686	100
Graines, toutes sortes	.....	.....	.....	.....	.....	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Foin pressé	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tabac brut	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Blé	200,975	226,746	133,528	190,505	289,611	450,446	686,626	550,775	562,149	541,174	768,633	763,851	1,184,645
Tous autres produits agricoles, légumes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,876	.....	.....	.....	.....	308
Peaux vertes et sal., cornes et sabot	.....	.....	10	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Chevaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Saind. et huile de saind.	.....	.....	.....	2,847	4,810	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Viandes, toutes sortes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41	.....	.....
Porc	.....	.....	.....	.....	.....	.....	524	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Suif	.....	3	.....	53	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tous autres produits agricoles, animaux	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	366	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe 3	220,805	382,858	241,522	384,727	499,895	688,749	790,321	718,951	841,310	934,158	1,045,262	1,069,500	1,420,202

Classe 4.													
Instruments aratoires	13	58	17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cendres	.....	2	16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Briques	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,548	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Faïence	.....	.....	.....	93	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Meubles	.....	3	6	.....	6	.....	.....	.....	2	.....	.....	36	.....
Verre, toutes sortes	.....	15	3	21	11	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mélasses	54	240	.....	820	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Clous	.....	19	.....	64	.....	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Huile	12,091	14,619	12,848	20,700	19,995	22,111	30,002	31,149	26,932	45,930	52,871	67,576	48,401
Peinture	.....	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Poix et goudron	.....	.....	.....	53	.....	101	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Chiffons	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Résine	.....	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cendre de soude	.....	.....	.....	72	72	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sucre	.....	.....	.....	2,019	.....	.....	.....	173	345	1,177	3,475	898	2,812
Fer-blanc	.....	.....	87	53	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tabac	.....	.....	.....	204	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Blanc de plomb	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Whiskey, bière et autres spiritueux	.....	2	766	635	614	1,244	1,056	525	959	581	1,739	1,298	447
Marchandises non énumérées	419	582	713	851	466	2,294	2,126	10,418	9,224	11,254	13,601	4,270	719
Total, classe 4	12,577	15,569	14,456	25,572	21,164	25,749	34,730	42,265	37,462	58,942	71,686	74,078	52,379
Classe 5.													
Barils, vides	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cercles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de service, scié	1,085	.....	.....	3,957	100	.....	.....	.....	.....	300	.....	.....	175
Douves, pipes et barils	.....	.....	394	.....	2,400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Douves, des Indes occidentales et pipes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois éq. sur navires	.....	.....	1,544	1,260	1,500	4,180	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois éq. en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	900	1,800	1,360	5,560	3,444	12,907
Articles en bois	17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe 5	1,117	.....	1,938	5,217	4,000	4,180	.....	900	1,800	1,660	5,560	3,444	13,082
Classe spéciale.													
Houille	.....	.....	.....	29,351	29,172	70,489	42,075	175,115	289,567	298,873	424,988	563,197	567,237
Minerai de fer	15,976	.....	17,362	3,837	.....	.....	.....	1,824	.....	.....	12,467	.....	.....
Pierres, toutes sortes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,272	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe spéciale	15,976	.....	17,362	33,188	29,172	70,489	43,367	176,939	289,567	298,873	437,455	363,197	567,237
Grand total	250,475	398,427	275,278	448,704	554,231	789,167	869,398	939,055	1,170,139	1,293,633	1,559,963	1,710,219	2,052,900

G—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et du canal Welland au lac Erié, pendant les saisons de navigation de 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913 et 1914.

Articles.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Classe 3.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Briques	22	80	115	132	.....	556	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Soude	20	23	12	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ciment et chaux hydraulique	178	3,924	39	181	88	13	400	17,565	8,625	40,074	36,890	18,000
Argile, chaux et sable	1	181	.....	.....	.....	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Coton, brut	.....	23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Poisson	.....	8	4	.....	.....	39	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gypse	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fer, chemin de fer	11,735	39,641	283	126	7,289	4,119	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" en gueuse	558	273	.....	312	680	7,655	7,231	2,060	2,300	2,598	675	7,268
" tout autre	2,904	5,845	3,782	3,633	8,235	6,987	.....	540	.....	.....	.....	.....
Sel	4	87	99	150	17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Acier	11	332	58	192	111	2,561	35,153	.....	22,352	66,544	49,692	10,602
Pierre, pour la taille	.....	.....	41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fleur de farine	.....	.....	.....	18	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Foin	.....	.....	.....	.....	.....	30	255	.....	.....	.....	.....	.....
Farine	.....	17	25	.....	.....	.....	.....	1,113	.....	.....	.....	.....
Avoine	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pommes de terre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Graines de toutes sortes	58	325	164	35	17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tabac, brut	1	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Produits agricoles non énumérés, légumes	1	.....	.....	127	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Peaux	16	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Chevaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Saindoux et huile de saindoux	11	.....	.....	28	20	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Viandes, autres que le porc	.....	1	25	.....	.....	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Porc	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Laine	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	150	150	25	164
Tous autres articles non énumérés	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe 3	15,520	50,768	4,647	4,934	16,457	22,076	43,039	21,278	34,427	109,366	87,282	36,034

Classe 4.												
Instruments aratoires	...	...	...	...	5	...	...	...	...	...	...	...
Cendres, potasse et perlasse	...	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Faïence et poterie	...	32	291	155	294	456	...	...	...	...	...	...
Bois de teinture, etc	...	...	2	...	...	2	...	...	...	...	...	...
Meubles	...	1	5	2	1	35	...	90	...	...	...	...
Verre, toutes sortes	1,384	1,207	1,671	1,641	2,519	3,634	...	...	...	...	...	...
Manille	...	...	24	93	37	15	...	...	...	...	...	...
Marbre	...	...	...	...	35	...	...	...	...	...	...	...
Mélasse	...	6	...	1	...	50	...	...	...	...	...	...
Clous	1,292	2,878	1,009	3,061	4,011	3,331	...	...	...	...	...	...
Huile, en barils	14	16	1,418	120	148	155	1	80	667	15	100	...
Peinture	97	158	202	367	412	295	...	...	...	...	...	...
Poix et goudron	27	58	198	5	239	...	...	...	...	...	...	...
Chiffons	1	29	...	15	...	50	...	...	...	...	...	...
Résine	...	1	...	...	...	25	...	...	...	...	...	...
Cendre et soude	201	264	387	28	310	37	...	...	...	...	...	...
Pierre taillée	...	...	...	1	...	5	...	...	...	...	...	...
Sucre	1,314	204	52	1,168	1,153	6,046	40	3,024	...	1,275	510	7,819
Fer-blanc	506	209	362	928	1,365	1,173	...	...	...	...	...	...
Térébenthine	2	1	...	...	...	1	...	...	...	...	...	...
Blanc de plomb	37	80	82	80	304	283	...	...	...	...	...	...
Blanc de céruse	61	22	33	158	93	18	...	...	...	...	...	...
Whiskey, bière, etc	182	452	432	384	483	1,040	220	1,187	163	867	1,492	4,390
Marchandises non énumérées	1,049	3,674	6,200	15,360	11,707	16,498	21,359	15,129	12,090	12,353	17,878	49,969
Total, classe 4	6,169	9,294	13,379	23,566	23,116	33,049	21,620	19,510	12,920	14,509	19,980	62,178
Classe 5.												
Barils, vides	...	...	...	...	54,906	...	...	...	...	...	...	...
Bois de chauffage, sur navires	3,600	40,026	40,435	43,982	2,307	2,337	...	...	...	...	...	...
Bois à pâte à papier	...	...	...	...	...	101,989	122,867	121,572	182,682	113,104	225,928	262,433
Bois de service, scié, sur navires	...	...	...	...	...	...	3,984	...	3,306	...	402	...
Traverses de ch. de fer, sur navires	...	611	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Articles en bois	...	...	...	...	5	...	...	...	...	...	...	...
Total, classe 5	3,600	40,637	40,425	43,982	57,218	104,326	126,851	121,572	185,988	113,104	226,330	262,433
Classe spéciale.												
Houille	...	...	10,200	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Minerai de fer	...	...	2,861	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Total, classe spéciale	...	...	13,961	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Grand total	25,289	100,699	71,512	72,482	96,791	159,451	191,510	172,360	233,335	236,729	333,592	360,645

H—ETAT indiquant la quantité de fret passée à l'est et à l'ouest par le canal Welland, de ports américains à des ports américains, pendant les saisons de navigation depuis 1902 à 1914, inclusivement.

Articles.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Classe 3.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Briqes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ciment et chaux hydr.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,000	.....	.....	11,060	.....
Poisson	.....	.....	.....	.....	.....	20	.....	.....	.....	91	.....	.....	.....
Fer, chemin de fer	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" tout autre	30	.....	.....	1	27	30	.....	.....	.....	1,863	300	505	.....
Sel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	238	.....
Acier	.....	.....	.....	.....	2	509	9,086	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pierre de taille	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pommes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Orge	7,418	11,433	16,621	9,197	9,266	2,812	7,148	4,224	3,840	.....	2,160	.....	.....
Maïs	66,111	108,917	60,964	93,622	135,240	124,474	99,830	100,967	126,938	116,705	91,254	114,662	85,700
Fleur de farine	13,785	6,082	8,556	24,054	15,215	18,898	17,694	.....	11,859	2,852	9,878	11,967	8,580
Foin pressé	.....	.....	.....	200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Farine de toute espèce	12,675	13,456	13,076	9,606	10,668	21,976	21,353	.....	9,621	7,565	12,569	8,685	10,278
Marbre	.....	.....	.....	87	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Clous	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tourteaux oléagineux	110	740	16,497	228	.....	114	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Avoine	10,006	6,112	3	10,892	11,323	4,741	2,070	.....	.....	.....	1,400	7,407	5,219
Pois	.....	22	.....	76	11	25	40	63	123	.....	150	.....	.....
Pommes de terre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Seigle	.....	4,174	.....	.....	.....	2	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Graine de lin	.....	1,594	.....	.....	756	.....	.....	15,452	.....	.....	.....	.....	.....
Graines de toutes sortes	10	27	.....	43	3	17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tabac	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Blé	32,639	15,436	14,269	15,483	13,410	21,802	24,651	17,940	10,717	4,950	15,911	20,258	32,657
Produits agricoles, légumes	.....	1	.....	.....	1	7	.....	22,620	.....	19	37	.....	.....
Peaux vertes et salées	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21	315	233	.....	.....	.....	.....
Chevaux	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Saindouxet huile de sain.	2,413	.....	.....	.....	22	86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Viandes aut. que le porc.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Porc	632	152	379	273	268	429	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mouton	.....	.....	.....	.....	.....	.....	190	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Suif	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Laine	752	482	134	21	89	30	.....	157	233	9	.....	.....	.....
Total, classe 3	146,581	168,720	130,301	163,301	196,301	196,061	182,085	161,738	164,654	134,054	133,659	184,782	142,425

Classe 4.													
Instruments aratoires..	399	.....	396	552	494	.....	2	254	.....	.....	.....	.....	.....
Poterie et faïence.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Meubles.....	17	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....
Marbre.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mélasses.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Clous.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Huile en baril.....	1,594	2,000	1	.....	.....	8	15	.....	8	45	2	1,119	83
Peinture.....	.....	.....	17	42	1	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Chiffons.....	.....	4	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cendre de soude.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pierre de taille.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sucre.....	280	.....	53	53	840	26,075	.....	1,196	.....	26,303	11,078	18,419	24,858
Blanc de plomb.....	.....	.....	.....	7	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Blanc de céruse.....	.....	.....	.....	.....	.....	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Whisky, bière et tous autres spiritueux.....	.....	3	.....	.....	.....	30	.....	.....	122	230	137	109	236
Marchandises.....	1,928	2,010	1,554	2,008	2,324	41,621	1,839	5,866	67,860	64,059	67,481	70,255	79,649
Total, classe 4...	4,218	4,017	2,021	2,666	3,660	67,768	1,857	7,316	67,890	90,639	78,698	89,632	104,826
Classe 5.													
Barils, vides.....	.....	.....	.....	3	2	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de chauff., sur nav.	4	.....	717	2,700	3,609	1,980	3,509	.....	1,531	2,046	2,394	.....	.....
Bois de service, scié, sur navires..	72,806	48,337	30,194	15,726	27,701	14,314	21,571	24,327	11,738	30,191	26,614	14,937	16,424
Mâts et espars, sur navires..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Echelas à houblon.....	.....	.....	154	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Trav. ch. de f., sur nav..	.....	.....	652	2,248	.....	2,151	478	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bardeaux.....	.....	.....	.....	62	53	70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Poteaux fendus.....	.....	.....	.....	12	.....	.....	.....	.....	25	.....	.....	.....	.....
Douves, barils de sel...	.....	.....	.....	.....	1,500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois équarri, sur navires.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	125 ..	.....	.....	723	.....	437
Articles en bois, etc....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,932	1,583	.....	2,270	3,550	1,650
Total, classe 5...	72,810	48,337	31,717	20,751	32,865	18,516	25,558	27,384	14,877	32,237	32,001	18,487	18,511
Classe spéciale.													
Huile.....	501	.....	1,100	3,346	4,400	110,347	.....	400	201,893	223,942	166,419	237,230	236,976
Pierre, impropre à la taille.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cryolithe.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,734	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Minerai de fer.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,316	.....	.....	1,552	4,483	4,979	5,202	6,341
Total, classe spéciale	501	.....	1,100	3,346	4,400	114,397	.....	400	203,445	228,425	171,398	242,432	243,317
Grand total.....	224,110	221,074	165,337	190,547	237,226	396,743	209,518	193,838	450,776	485,355	415,756	525,333	509,079

L—ETAT de la quantité de grain transbordée aux ports suivants pour la saison de 1914.

Ports.	Blé.	Avoine.	Orge.	Maïs.	Autres grains.	Total.	Total.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Tonnes.
Kingston.....	3,955,867	1,795,294	120,460	98,713	83,000	6,053,334	157,175
Prescott.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ogdensburg....	401,734	.....	.....	.....	.....	401,734	12,052
Total, boiss...	4,357,601	1,795,294	120,460	98,713	83,000	6,455,068	.....
Total tonnes...	130,728	30,520	2,891	2,764	2,324	.....	169,227

M—ETAT indiquant la quantité de houille passée par le canal Welland dans les années comprises entre 1885 et 1914 inclusivement, comme suit:—

Années.	De ports canadiens à des ports canadiens.	De ports canadiens à des ports canadiens.	De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Total.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1885.....	.....	.....	193,442	4,974	10,321	31,350	240,087
1886.....	.....	.....	184,564	5,400	22,187	49,724	261,875
1887.....	.....	.....	81,617	1,163	26,775	25,968	135,523
1888.....	.....	.....	172,381	878	17,365	27,183	217,807
1889.....	.....	.....	226,352	1,124	12,036	25,931	265,443
1890.....	80	.....	116,616	615	17,280	22,781	202,372
1891.....	.....	.....	185,190	1,382	17,374	20,698	224,644
1892.....	.....	.....	183,244	651	12,391	15,330	211,616
1893.....	.....	.....	204,704	2,123	8,325	17,944	233,096
1894.....	.....	.....	187,794	727	1,269	13,947	203,737
1895.....	4	.....	148,887	603	1,565	7,807	158,866
1896.....	20	210	206,093	1,255	4,127	11,740	223,443
1897.....	.....	4	165,143	.....	1,277	9,799	176,225
1898.....	.....	.....	156,055	759	986	4,536	162,336
1899.....	.....	.....	86,638	2,293	525	8,276	97,732
1900.....	8	.....	45,032	992	.....	1,360	47,392
1901.....	.....	.....	46,345	357	456	2,322	49,480
1902.....	.....	.....	12,410	501	65	51,037	64,013
1903.....	3	.....	113,076	.....	4,796	30,009	147,884
1904.....	2,919	.....	62,782	1,100	3,711	32,813	103,325
1905.....	.....	.....	70,118	3,346	11,436	37,742	172,642
1906.....	60	.....	29,123	4,400	7,161	106,843	147,587
1907.....	2,857	.....	110,347	.....	10,453	143,555	267,212
1908.....	4,401	.....	158,351	.....	5,988	148,181	316,921
1909.....	.....	.....	130,731	400	11,067	235,483	377,681
1910.....	2,045	.....	197,482	4,411	15,974	357,579	577,491
1911.....	731	.....	221,752	2,160	24,451	370,558	619,682
1912.....	.....	.....	163,461	2,958	12,034	531,243	709,696
1913.....	.....	.....	235,730	1,500	42,965	665,595	945,790
1914.....	.....	.....	236,976	.....	13,107	699,223	949,306

N—ÉTAT indiquant la quantité de houille passée sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent dans les saisons comprises entre 1885 et 1914, inclusivement.

Années.	Quantité à la montée.	Quantité descendue à Montréal.	Quantité totale montée et descendue
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1885	5,035	122,829	127,864
1886	3,301	118,802	122,103
1887	7,579	121,618	129,197
1888	8,341	123,050	131,391
1889	5,360	124,290	129,650
1890	6,538	135,168	141,706
1891	7,951	141,701	149,652
1892	7,543	157,134	164,677
1893	2,285	147,139	149,424
1894	16,213	169,552	185,765
1895	.....	165,151	165,151
1896	689	161,551	162,240
1897	40	164,963	165,003
1898	400	175,609	176,009
1899	448	201,546	201,994
1900	10	280,169	280,179
1901	2,765	298,245	301,010
1902	9,231	95,702	104,933
1903	30	290,548	290,578
1904	9,670	320,973	330,643
1905	8,518	345,589	354,107
1906	6,989	313,080	320,069
1907	1,281	406,978	408,259
1908	23,939	448,140	472,079
1909	13,543	469,695	483,238
1910	7,351	746,926	754,277
1911	6,230	756,474	762,704
1912	9,300	903,237	912,537
1913	3,500	1,225,288	1,228,788
1914	7,750	1,038,127	1,045,877

O—ÉTAT indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendue par le canal Welland, etc.

RÉCAPITULATION.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains sur le lac Ontario.
1903.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	2,206	1,017	11,433
Maïs	116,223	13,846	80,689
Avoine	2,438	.....	5,315
Pois	63	.....	22
Seigle	4,200	.....	644
Blé	226,746	14,199	13,725
Total, grain	†351,936	29,062	111,828
Autres articles	38,850	82,298	101,621
Total	390,786	111,360	213,449
1904.			
Orge	9,697	853	16,621
Maïs	55,021	3,950	57,473
Avoine	.....	.....	16,497
Pois	.....	.....	.....
Seigle	.....	.....	3
Blé	*133,528	18,908	11,929
Total, grain	198,246	23,711	102,523
Autres articles	77,031	80,092	138,475
Total	375,277	103,803	240,998
1905.			
Orge	43,607	2,628	9,197
Maïs	84,204	3,095	93,622
Avoine	21,404	3,776	10,892
Pois	.....	.....	76
Seigle	1,711	.....	.....
Blé	190,505	32,562	15,483
Total, grain	*341,431	42,061	129,270
Autres articles	107,273	123,225	104,747
Total	448,704	165,286	234,017
1906.			
Orge	21,196	984	9,266
Maïs	55,559	15,688	140,558
Avoine	37,164	819	11,323
Pois	.....	11	.....
Seigle	1,405	6	.....
Blé	***289,611	15,843	14,972
Total grain	404,935	33,351	176,119
Autres articles	118,224	176,277	59,884
Total	523,159	209,628	236,003

O—ÉTAT indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains sur le lac Ontaria.
1907.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	9,936	492	2,812
Maïs	106,299	31,901	133,493
Avoine	67,063	1,565	4,741
Pois	.....	.....	25
Seigle	2,266	2	2
Blé	450,009	8,072	22,222
Total grain	635,573	42,032	163,295
Autres articles	153,594	126,423	93,127
Total	789,167	168,455	256,422
1908.			
Orge	24,318	3,546	3,308
Maïs	10,454	11,489	105,459
Avoine	28,081	3,272	2,070
Pois	.....	.....	40
Seigle	6,662	3	2
Blé	†686,626	19,832	24,293
Total grain	756,141	38,142	135,172
Autres articles	108,785	162,378	91,875
Total	864,926	200,520	227,047
1909.			
Orge	19,143	.....	4,008
Maïs	17,137	22,798	100,967
Avoine	65,624	2,872	6,639
Pois	30	.....	33
Seigle	33	.....	.....
Blé	550,775	14,568	17,940
Total grain	652,742	40,238	129,587
Autres articles	272,263	113,970	126,223
Total	925,005	154,208	255,810
1910.			
Orge	20,000	.....	1,575
Maïs	77,612	49,326	103,042
Avoine	129,900	6,333	.....
Pois	.....	.....	128
Seigle	.....	.....	.....
Blé	562,149	7,998	10,717
Total grain	789,661	63,657	115,457
Autres articles	380,500	152,325	55,683
Total	1,170,161	215,982	171,140

O—ÉTAT indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendue par le canal Welland, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION—*Fin.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains sur le lac Ontario.
1911.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	14,331	291	.....
Maïs	134,239	22,988	116,705
Avoine	147,180	16,153	.....
Pois	.....	.....	.....
Seigle	.....	112	.....
Blé	541,174	12,016	4,950
Total, grain	836,924	51,560	121,655
Autres articles	500,881	115,721	55,790
Total	1,337,805	167,281	177,445
1912.			
Orge	20,572	218	4,451
Maïs	7,345	1,372	112,616
Avoine	164,581	20,965	.....
Pois	10	12	128
Seigle	714	.....	.....
Blé	768,633	25,299	.....
Total, grain	961,855	47,866	117,195
Autres articles	598,108	214,395	69,444
Total	1,559,963	262,261	186,639
1913.			
Orge	91,856	5,033	.....
Maïs	9,344	20,348	114,662
Avoine	173,827	18,560	7,407
Pois	.....	.....	.....
Seigle	4,567	2,300	.....
Blé	985,774	17,565	.....
Total, grain	1,265,368	63,806	122,069
Autres articles	916,254	135,742	50,303
Total	2,181,622	199,548	172,372
1914.			
Orge	89,622	.....	.....
Maïs	6,031	85,700	20,402
Avoine	204,166	5,210	16,292
Pois	.....	.....	.....
Seigle	9,385	.....	835
Blé	1,527,252	.....	32,657
Total, grain	1,836,456	90,910	70,186
Autres articles	855,855	46,652	36,681
Total	2,692,311	137,562	106,867

TABLEAU 1—ÉTAT COMPARATIF du grand total du fret transporté par les canaux ci-dessous mentionnés pendant les saisons de navigation de 1913 et 1914.

	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
1913.													
Sault-Ste-Marie	634,118	2,752,099	27,372	1,403,129	2,373,665	33,425,887	1,859,116	223,938	4,894,271	37,805,053	42,699,324	4,954,734	37,744,590
Welland	395,667	1,335,059	245,735	3,215	320,736	204,597	42,965	1,022,740	1,005,103	2,565,611	3,570,714	2,093,406	1,477,308
Saint-Laurent	749,035	1,750,553	354,532	34,303	126	.....	432	1,413,446	1,104,125	3,198,302	4,302,427	2,837,019	1,465,408
Chambly	8,354	10,096	339,113	.....	.....	.....	.....	198,039	347,467	208,135	555,602	358,801	196,801
Saint Pierre	29,486	42,028	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29,486	42,028	71,514	71,514	.....
Murray	168,614	4,670	.....	.....	.....	.....	1,692	5,600	170,306	10,270	180,576	162,095	18,481
Ottawa	51,428	273,652	.....	37,616	.....	.....	2,742	.....	54,170	311,268	365,438	358,465	6,973
Rideau	80,147	77,464	960	.....	.....	.....	.....	12,652	81,107	90,116	171,223	157,746	13,477
Trent	17,541	38,259	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17,541	38,259	55,800	55,800	.....
Saint-André	78,538	2,757	.....	.....	.....	.....	.....	.....	78,538	2,757	81,295	81,295	.....
Grand total	2,212,928	6,286,637	967,712	1,478,263	2,694,527	33,630,484	1,906,947	2,876,415	7,782,114	44,271,799	52,053,913	11,130,875	40,923,038
1914.													
Sault-Ste-Marie	379,703	2,490,510	10,174	582,175	1,153,050	21,438,985	1,245,894	298,693	2,788,821	24,810,363	27,599,184	3,609,747	23,989,437
Welland	225,532	1,769,052	278,955	450	338,455	170,624	13,107	1,064,794	856,049	3,004,920	3,860,969	2,013,619	1,847,350
Saint-Laurent	571,331	1,725,196	413,149	91	58	424	1,416	1,679,828	985,954	3,405,539	4,391,493	2,738,649	1,652,844
Chambly	4,335	8,492	295,258	.....	.....	.....	.....	128,820	299,593	137,312	436,905	308,091	128,814
Saint-Pierre	21,793	32,387	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21,793	32,387	54,180	54,164	16
Murray	76,021	2,938	1,490	.....	.....	.....	.....	3,458	77,511	6,396	83,907	80,946	2,961
Ottawa	57,330	238,317	.....	35,559	.....	.....	3,926	.....	61,256	273,876	335,132	325,059	10,073
Rideau	80,867	62,009	230	.....	.....	.....	.....	8,633	81,097	70,642	151,739	142,203	9,536
Trent	15,531	52,009	.....	.....	.....	.....	.....	175	15,531	52,184	67,715	67,715	.....
Saint-André	41,681	332	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41,681	332	42,013	42,013	.....
Grand total	1,474,124	6,381,242	999,256	618,275	1,491,563	21,610,033	1,264,343	3,184,401	5,229,286	31,793,951	37,023,237	9,382,206	27,641,031

TABLEAU 2—ÉTAT indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires passés par les différents canaux pendant la saison de navigation en 1914.

Navires.	Nombre total de voyages.	De ports canadiens à d'autres ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à d'autres ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Navires canadiens.												
Vapeurs et voiliers.												
Sault Ste-Marie	3,011	1,361,117	1,479,667	44,373	121,977	301	.....	360,770	87,087	1,766,561	1,706,731	3,473,292
Welland	2,902	1,067,392	1,066,296	330,574	216	4,386	2,109	24,230	383,280	1,426,582	1,451,901	2,878,483
Saint-Laurent	8,982	1,873,438	1,835,688	373,968	164	.....	.....	164	421,813	2,247,570	2,257,665	4,505,235
Chambly	346	24,914	22,889	1,979	.....	.....	.....	.....	2,954	26,893	25,843	52,736
Saint-Pierre	1,192	41,763	38,489	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41,763	38,489	80,252
Murray	914	112,892	85,173	9,446	543	.....	.....	.....	2,693	122,338	88,409	210,747
Ottawa	2,197	187,882	202,760	.....	1,605	.....	.....	269	.....	188,151	204,365	392,516
Rideau	2,600	82,804	85,831	3,977	.....	.....	.....	.....	4,292	86,781	90,123	176,904
Vallée de la Trent	3,647	88,664	85,983	.....	.....	.....	.....	.....	.....	88,664	85,983	174,647
Saint-André	334	50,503	55,541	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50,503	55,541	106,044
Total de navires canadiens	26,125	4,891,369	4,976,317	764,317	124,505	4,687	2,109	385,433	902,119	6,045,806	6,005,050	12,050,856
Navires américains.												
Sault Ste-Marie	2,966	7,185	8,521	14,189	359,715	3,001,845	10,079,352	258,504	98,559	3,281,723	10,546,147	13,827,870
Welland	790	5,289	3,137	68,194	195	277,646	178,948	2,282	221,521	353,411	403,801	757,212
Saint-Laurent	1,263	15,015	16,009	363,794	394	13,206	1,514	3,258	363,300	395,273	381,217	776,490
Chambly	2,348	.....	2,557	116,561	.....	.....	.....	.....	122,554	116,561	125,111	241,672
Saint-Pierre	8	334	53	.....	.....	.....	.....	26	.....	360	53	413
Murray	57	1,670	235	389	.....	39	21	37	498	2,135	754	2,889
Ottawa	275	8,943	96	.....	13,525	.....	.....	4,693	.....	13,636	13,621	27,257
Rideau	35	810	927	390	.....	.....	.....	.....	484	1,200	1,411	2,611
Vallée de la Trent	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Saint-André	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total des navires américains	7,742	39,246	31,535	563,517	373,829	3,292,736	10,259,835	268,800	806,916	4,164,299	11,472,115	15,636,414
Grand total, canadiens et américains	33,867	4,930,615	5,007,852	1,327,834	498,334	3,297,423	10,261,944	654,233	1,709,035	10,210,105	17,477,165	27,687,270

TABLEAU 3—ÉTAT indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires passés par les différents canaux pendant la saison de navigation de 1914.

Navires.	Nombre total de voyages.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.												
Navires canadiens à vapeur.....	2,674	1,334,859	1,464,241	44,373	121,977	301	.....	360,410	87,087	1,739,943	1,673,305	3,413,248
" " à voiles.....	337	26,258	33,246	.....	.....	.....	.....	360	.....	26,618	33,426	60,044
Total des navires canadiens...	3,011	1,361,117	1,497,667	44,373	121,977	301	.....	360,770	87,087	1,766,561	1,706,731	3,473,292
Navires américains, à vapeur.....	2,955	6,297	8,154	14,189	359,715	3,001,845	10,073,067	257,445	98,559	3,279,776	10,539,495	13,819,271
" " à voiles.....	11	888	367	.....	.....	.....	6,285	1,059	.....	1,947	6,652	8,599
Total des navires américains..	2,966	7,185	9,521	14,189	359,715	3,001,845	10,079,352	258,504	98,559	3,281,723	10,546,147	13,827,870
Grand total, canal, Sault-Ste-Marie	5,977	1,368,302	1,506,188	58,562	481,692	3,002,146	10,079,352	619,274	185,646	5,048,284	12,252,878	17,301,162
CANAL WELLAND.												
Navires canadiens, à vapeur.....	2,592	995,188	989,843	311,621	216	3,622	2,109	24,039	365,436	1,334,470	1,357,604	2,692,074
" " à voiles.....	310	72,204	76,453	18,953	.....	764	.....	191	17,844	92,112	94,297	186,409
Total des navires canadiens...	2,902	1,067,392	1,066,296	330,574	216	4,386	2,109	24,230	383,280	1,426,582	1,451,901	2,878,483
Navires américains, à vapeur.....	735	4,702	3,137	64,557	195	274,789	175,873	1,727	201,806	345,775	381,011	726,786
" " à voiles.....	55	587	.....	3,637	.....	2,857	3,075	555	19,715	7,636	22,790	30,426
Total des navires américains..	790	5,289	3,137	68,194	195	277,646	178,948	2,282	221,521	353,411	403,801	757,212
Grand total, canal Welland.....	3,692	1,072,681	1,069,433	398,768	411	282,032	181,057	26,512	604,801	1,779,993	1,855,702	3,635,695
CANAUX DU SAINT-LAURENT.												
Navires canadiens, à vapeur.....	5,304	1,367,812	1,333,355	344,372	164	.....	.....	164	391,538	1,712,348	1,725,057	3,437,405
" " à voiles.....	3,678	505,626	502,333	29,596	.....	.....	.....	.....	30,275	535,222	532,608	1,067,830
Total des navires canadiens...	8,982	1,873,438	1,835,688	373,968	164	.....	.....	164	421,813	2,247,570	2,257,665	4,505,235
Navires américains, à vapeur.....	854	2,593	82	345,476	92	12,844	302	184	343,005	361,097	343,481	704,578
" " à voiles.....	409	12,422	15,927	18,318	302	362	1,212	3,074	20,295	34,176	37,736	71,912
Total des navires américains..	1,263	15,015	16,009	363,794	394	13,206	1,514	3,258	363,300	395,273	381,217	776,490
Grand total, canaux, Saint-Laurent	10,245	1,888,453	1,851,697	737,762	558	13,206	1,514	3,422	785,113	2,642,843	2,638,882	5,281,725

TABLEAU 3—ÉTAT indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires passés par les différents canaux pendant la saison de navigation de 1914—*Suite.*

Navires.	Nombre total de voyages.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
		Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	
CANAL CHAMBLY.												
Navires canadiens, à vapeur	167	20,604	18,636	127	.....	.....	.....	.....	.....	20,731	18,636	39,367
" " à voiles	179	4,310	4,253	1,852	.....	.....	.....	.....	2,954	6,162	7,207	13,369
Total des navires canadiens	346	24,914	22,889	1,979	.....	.....	.....	.....	2,954	26,893	25,843	52,736
Navires américains, à vapeur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " à voiles	2,348	.....	2,557	116,561	.....	.....	.....	.....	122,554	116,561	125,111	241,672
Total des navires américains	2,348	.....	2,557	116,561	.....	.....	.....	.....	122,554	116,561	125,111	241,672
Grand total, canal Chambly	2,694	24,914	25,446	118,540	.....	.....	.....	.....	125,508	143,454	150,954	294,408
CANAL SAINT-PIERRE.												
Navires canadiens, à vapeur	451	18,350	14,763	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18,350	14,763	33,113
" " à voiles	741	23,413	23,726	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23,413	23,726	47,139
Total des navires canadiens	1,192	41,763	38,489	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41,763	38,489	80,252
Navires américains, à vapeur	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26	.....	26	.....	26
" " à voiles	7	334	53	.....	.....	.....	.....	.....	.....	334	53	387
Total des navires américains	8	334	53	.....	.....	.....	.....	26	.....	360	53	413
Grand total, canal Saint-Pierre	1,200	42,097	38,542	.....	.....	.....	.....	26	.....	42,123	38,542	80,665
CANAL MURRAY.												
Navires canadiens, à vapeur	656	87,558	63,217	8,086	543	.....	.....	.....	1,290	95,644	65,050	160,694
" " à voiles	258	25,334	21,956	1,360	.....	.....	.....	.....	1,403	26,694	23,359	50,053
Total des navires canadiens	914	112,892	85,173	9,446	543	.....	.....	.....	2,693	122,338	88,409	210,747
Navires américains, à vapeur	47	1,670	235	327	.....	37	14	14	463	2,048	712	2,760
" " à voiles	10	.....	.....	62	.....	2	7	23	35	87	42	129
Total des navires américains	57	1,670	235	389	.....	39	21	37	498	2,135	754	2,889
Grand total, canal Murray	971	114,562	85,408	9,835	543	39	21	37	3,191	124,473	89,163	213,636

CANAUX DE L'OTTAWA.												
Navires canadiens, à vapeur.....	930	86,249	91,239	.....	1,009	.....	.....	269	.....	86,518	92,248	178,766
" " à voiles.....	1,267	101,633	111,521	.....	596	.....	.....	.....	.....	101,633	112,117	213,750
Total des navires canadiens...	2,197	187,882	202,760	.....	1,605	.....	.....	269	.....	188,151	204,365	392,516
Navires américains, à vapeur.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " à voiles.....	275	8,943	96	.....	13,525	.....	.....	4,693	.....	13,636	13,621	27,257
Total des navires américains..	275	8,943	96	.....	13,525	.....	.....	4,693	.....	13,636	13,621	27,257
Grand total, canaux de l'Ottawa..	2,472	196,825	202,856	.....	15,130	.....	.....	4,962	.....	201,787	217,986	419,773
CANAL RIDEAU.												
Navires canadiens, à vapeur.....	2,208	60,881	64,304	3,964	.....	.....	.....	.....	4,277	64,845	68,581	133,426
" " à voiles.....	392	21,923	21,527	13	.....	.....	.....	.....	15	21,936	21,542	43,478
Total des navires canadiens...	2,600	82,804	85,831	3,977	.....	.....	.....	.....	4,292	86,781	90,123	176,904
Navires américains, à vapeur.....	22	39	157	141	.....	.....	.....	.....	235	180	392	572
" " à voiles.....	13	771	770	249	.....	.....	.....	.....	249	1,020	1,019	2,039
Total des navires américains..	35	810	927	390	.....	.....	.....	.....	484	1,200	1,411	2,611
Grand total, canal Rideau.....	2,635	83,614	86,758	4,367	.....	.....	.....	.....	4,776	87,981	91,534	179,575
CANAUX DE LA VALLÉE DE TRENT.												
Navires canadiens, à vapeur.....	2,915	66,025	64,360	.....	.....	.....	.....	.....	.....	66,025	64,360	130,385
" " à voiles.....	732	22,639	21,623	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22,639	21,623	42,262
Total des navires canadiens...	3,647	88,664	85,983	.....	.....	.....	.....	.....	.....	88,664	85,983	174,647
Navires américains, à vapeur.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " à voiles.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total des navires américains..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gr. total, can. de la Val. de la Trent	3,647	88,664	85,983	.....	.....	.....	.....	.....	.....	88,664	85,983	174,647
CANAL SAINT-ANDRÉ												
Navires canadiens, à vapeur.....	197	13,130	11,861	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,130	11,861	24,991
" " à voiles.....	137	37,373	43,680	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37,373	43,680	81,053
Total des navires canadiens...	334	50,503	55,541	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50,503	55,541	106,044
Navires américains, à vapeur.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " à voiles.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total des navires américains..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand total, canal St-André.....	334	50,503	55,541	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50,503	55,541	106,044

TABLEAU 4—ÉTAT COMPARATIF du trafic de tous les canaux pour les années terminées le 31 décembre 1913 et 1914.

Articles.	1913.	1914.	Augmentation.	Diminution.
Classe n° 1.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Navires canadiens, à vapeur	9,730,702	10,244,207	513,505	.....
" à voiles	2,347,360	1,806,649	.....	540,711
Navires américains, à vapeur	23,788,434	15,253,993	.....	8,534,441
" à voiles	450,333	382,421	.....	67,912
Total, classe n° 1	36,316,829	27,687,270	513,505	9,143,064
Classe n° 2.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.
Passagers	335,799	287,326	.....	48,473
Classe n° 3.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	423,728	332,983	.....	90,745
Sarrasin	5	317	312	.....
Maïs	176,490	154,335	.....	22,155
Avoine	842,737	816,232	.....	26,505
Seigle	13,620	45,954	32,334	.....
Lin	711,921	108,671	.....	603,250
Pois	375	84	.....	291
Blé	5,956,153	6,045,317	89,164	.....
Farine	334,602	408,708	74,106	.....
Foin	18,283	15,008	.....	3,275
Autres produits de moulin	26,542	15,844	.....	10,698
Fruits et légumes	9,958	12,224	2,266	.....
Pommes de terre	7,915	7,191	.....	724
Bestiaux	2,826	1,587	.....	1,239
Volaille, gibier, poisson	2,237	1,529	.....	708
Viandes préparées	168	61	.....	107
Autres produits de paquetage	1,996	1,523	.....	473
Peaux et cuir	70	40	.....	30
Laine	228	484	256	.....
Tous autres produits d'animaux	11,774	10,457	.....	1,317
Total, classe n° 3	8,541,628	7,978,549	198,438	761,517
Classe n° 4.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Instruments aratoires	28,299	14,085	.....	14,214
Ciment, briques, chaux	413,041	147,657	.....	265,384
Meubles et effets de ménage	3,948	3,469	.....	479
Fer en gueuse et en loupe	67,646	41,846	.....	25,800
Fer et acier, tout autre	311,955	162,179	.....	149,776
Pétrole et autres huiles	169,765	135,751	.....	34,014
Sucre	54,445	71,036	16,591	.....
Sel	20,775	20,620	.....	155
Vins, liqueurs et bières	27,847	19,881	.....	7,966
Marchandises non énumérées	783,978	602,001	.....	181,977
Total, classe n° 4	1,881,699	1,218,525	16,591	679,765
Classe n° 5.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Bois à pâte à papier	980,726	1,017,993	37,267	.....
Bois de service, scié	596,722	470,400	.....	126,322
Bois équarri	41,032	24,369	.....	16,663
Bardeaux	7,296	3,288	.....	4,008
Autres bois	53,149	105,917	52,768	.....
Total, classe n° 5	1,678,925	1,621,967	90,035	146,993

TABLEAU 4—ÉTAT COMPARATIF du trafic de tous les canaux pour les années terminées le 31 décembre 1913 et 1914.—*Fin.*

Articles.	1913.	1914.	Augmentation.	Diminution.
Classe n° 6.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Houille anthracite	1,503,412	1,176,567	.....	326,845
" bitumineuse	5,241,567	3,561,754	.....	1,679,813
Coke	2	20	18	.....
Minérai de cuivre	25,855	2,887	.....	22,968
Minérai de fer	32,498,724	20,917,633	.....	11,581,091
Autres minérais	32,192	33,054	862	.....
Sable, etc	649,909	512,281	.....	137,628
Total, classe n° 6	39,951,661	26,204,196	880	13,748,345
Grand total	52,053,913	37,023,237	305,944	15,336,620

Diminution nette, 15,030,676.

TABLEAU 5—ETAT du trafic sur les canaux ci-dessous mentionnés pendant la saison de navigation de 1914.

Articles.	Canal du Sault-Ste-Marie.	Canal Welland.	Canaux du St-Laurent.	Canal Chambly.	Canal St-Pierre.	Canal Murray.	Canaux de l'Ottawa.	Canal Rideau.	Canal de la Vallée de la Trent.	Canal de St-André.
Classe n° 1.—Navires.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Navires canadiens, à vapeur	3,413,248	2,692,074	3,437,405	39,367	33,851	160,694	178,766	133,426	130,385	24,991
" " à voiles	60,044	186,409	1,067,830	13,369	46,401	50,053	213,750	43,478	44,262	81,053
" américains, à vapeur	13,819,271	726,786	704,578	.....	26	2,760	.....	572	.....	.....
" " à voile	8,599	30,426	71,912	241,672	387	129	27,257	2,039	.....	.....
Total, classe n° 1	17,301,162	3,635,695	5,281,725	294,408	80,665	213,636	419,773	179,515	174,647	106,044
Classe n° 2.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.
Passagers	30,446	25	106,618	2,677	351	15,893	23,835	19,730	85,218	2,533
Classe n° 3.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	151,662	89,622	91,675	1	17	.....	6	.....	.....	.....
Sarrasin	.....	.....	316	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....
Maïs	11,121	112,133	30,951	17	11	.....	21	81	.....	.....
Avoine	376,168	225,668	209,704	1,419	2,443	.....	348	448	24	10
Seigle	26,347	10,220	9,387	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lin	66,444	20,657	21,570	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pois	.....	.....	40	2	10	.....	5	21	6	.....
Blé	2,942,015	1,559,909	1,542,796	2	4	.....	130	92	369	.....
Farine	220,581	87,701	98,151	695	623	.....	499	366	80	12
Foin	864	.....	7,510	4,663	1,131	.....	293	459	88	.....
Autres produits de moulin	2,144	10,318	1,427	346	584	.....	570	322	133	.....
Fruits et légumes	1,940	150	5,832	2,018	1,302	149	608	221	4	.....
Pommes de terre	51	.....	676	85	5,720	.....	552	16	91	.....
Bestiaux	28	.....	649	174	21	.....	417	27	271	.....
Volaille, gibier, poisson	.....	66	90	17	1,284	.....	44	27	.....	1
Viande préparée	.....	.....	17	.....	27	.....	3	12	2	.....
Autres produits de paquage	45	45	751	20	183	.....	169	310	.....	.....
Peaux et cuir	.....	.....	22	.....	.....	.....	.....	18	.....	.....
Laine	142	164	175	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....
Produits, tous autres animaux	2	.....	5,201	.....	28	.....	2,550	2,613	63	.....
Total, classe n° 3	3,799,554	2,116,653	2,026,940	9,459	13,388	149	6,215	5,037	1,131	23

Classe n° 4.										
Instruments aratoires	6,550	6,570	126	93	15	.....	114	588	29	.....
Ciment, briques, chaux	46,899	35,871	46,160	616	205	13,870	2,900	556	430	150
Meubles et effets de ménage	.....	.....	2,604	95	41	.....	203	381	145	.....
Fer en gueuse et en loupe	24,754	81,100	6,663	733	.....	.....	972	615	9	.....
Fer en acier, tout autre	83,727	25,937	50,076	1,557	165	40	144	515	.....	18
Pétrole et autres huiles	8,623	73,990	51,192	65	449	135	578	630	88	1
Sucre	11,478	34,860	23,262	103	155	.....	490	673	15	.....
Sel	14,487	200	2,973	868	530	.....	751	809	2	.....
Vins, liqueurs et bières	4,571	5,243	8,283	56	112	76	675	851	14	.....
Marchandises non énumérées	286,700	170,403	105,930	6,925	2,445	7,484	11,836	7,848	2,311	119
Total, classe n° 4	487,789	361,174	297,269	11,111	4,117	21,605	18,663	13,466	3,043	288
Classe n° 5.										
Bois à pâte à papier	1,920	329,673	472,376	188,605	.....	.....	.....	1,173	21,966	2,280
Bois de service scié	34,327	21,099	164,049	104,178	1,850	.....	131,683	10,429	2,760	25
Bois équarri	20	6,243	15,972	145	269	70	1,072	341	237	.....
Bardeaux	2,500	175	212	27	187	.....	36	65	86	.....
Autres bois	2,189	3,244	16,166	287	820	360	38,649	3,033	37,424	3,745
Total, classe n° 5	40,956	360,434	668,775	293,242	3,126	430	171,440	15,041	62,473	6,050
Classe n° 6.										
Houille anthracite	342,210	250,083	448,402	118,560	172	2,708	4,660	9,454	78	240
" bitumineuse	1,996,434	699,223	799,118	6	27,602	1,350	36,893	823	285	20
Coke	.....	.....	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Minerai du cuivre	2,887	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" fer	20,913,764	3,862	.....	.....	.....	.....	.....	3	4	.....
Autres minerais	13,575	10,289	4,020	636	.....	.....	3,900	634	.....	.....
Sable, etc	2,015	59,251	146,949	3,891	5,775	57,665	93,361	107,281	701	35,392
Total, classe n° 6	23,270,885	1,022,708	1,398,509	123,093	33,549	61,723	138,814	118,195	1,068	35,652
Grand total	27,599,184	3,860,969	4,391,493	436,905	54,180	83,907	335,132	151,739	67,715	42,013

TABLEAU 6—ÉTAT SOMMAIRE du trafic sur les canaux ci-dessous mentionnés pendant la saison de navigation terminée le 31 décembre 1914, indiquant la quantité totale des articles de chaque espèce transportés.

Articles.	Canal du Sault-Ste-Marie.	Canal Welland.	Canaux du St-Laurent.	Canal Chambly.	Canal St-Pierre.	Canal Murray.	Canal Ottawa.	Canal Rideau.	Canal de la Vallée de la Trent	Canal St-André.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Navires de toutes sortes	17,301,162	3,635,695	5,281,725	294,408	79,600	213,636	419,773	179,515	174,647	106,044
	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.
Passagers	30,446	25	106,618	2,677	351	15,893	23,835	19,730	85,218	2,533
Forêt—Produits du bois.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Bois à pâte à papier	1,920	329,673	472,376	188,605	.....	.....	.....	1,173	21,966	2,280
Bois de service	34,327	21,099	164,049	104,178	1,850	.....	131,683	10,429	2,760	25
Bois équarri	20	6,243	15,972	145	269	70	1,072	341	237	.....
Bardeaux	2,500	175	212	27	187	.....	36	65	86	.....
Autres bois	2,189	3,244	16,166	287	820	360	38,649	3,033	37,424	3,745
Total	40,956	360,434	668,775	293,242	3,126	430	171,440	15,041	62,473	6,050
Animaux et leurs produits.										
Bestiaux	28	.....	649	174	21	.....	417	27	271	.....
Volailles, gibiers et poissons	.....	66	90	17	1,284	.....	44	27	.....	1
Viandes préparées	.....	.....	17	.....	27	.....	3	12	2	.....
Autres produits de paquage	45	45	751	20	183	.....	169	310	.....	.....
Peaux et cuirs	.....	.....	22	.....	.....	.....	.....	18	.....	.....
Laine	142	164	175	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....
Tout autres produits d'animaux	2	.....	5,201	.....	28	.....	2,550	2,613	63	.....
Total	217	275	6,905	211	1,543	.....	3,183	3,010	336	1
Produits agricoles.										
Orge	151,662	89,622	91,675	1	17	.....	6	.....	.....	.....
Sarrasin	.....	.....	316	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....
Blé	11,121	112,133	30,951	17	11	.....	21	81	.....	.....
Avoine	376,168	225,668	209,704	1,419	2,443	.....	348	448	24	10
Seigle	26,347	10,220	9,387	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lin	66,444	20,657	21,570	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pois	.....	.....	40	2	10	.....	5	21	6	.....

Blé	2,942,015	1,559,909	1,542,796	2	4	.....	130	92	369	.....
Farine	220,581	87,701	98,151	695	623	.....	499	366	80	12
Foin	864	.....	7,510	4,663	1,131	.....	293	459	88	.....
Autres produits de moulin	2,144	10,318	1,427	346	584	.....	570	322	133	.....
Fruits et légumes	1,940	150	5,832	2,018	1,302	149	608	221	4	.....
Pommes de terre	51	.....	676	85	5,720	.....	552	16	91	.....
Total	3,799,337	2,116,378	2,020,035	9,248	11,845	149	3,032	2,027	795	22
Objets fabriqués.										
Instruments aratoires	6,550	6,570	126	93	15	.....	114	588	29	.....
Ciment, briques et chaux	46,899	35,871	46,160	616	205	13,870	2,900	556	430	150
Meubles et effets de ménage	.....	.....	2,604	95	41	.....	203	381	145	.....
Fer en gueuse et en loupe	24,754	8,100	6,663	733	.....	.....	972	615	9	.....
Fer et acier, tout autre	83,727	25,937	50,076	1,557	165	40	144	515	.....	18
Pétrole et autres huiles	8,623	73,990	51,192	65	449	135	578	630	88	1
Sucre	11,478	34,860	23,262	103	155	.....	490	673	15	.....
Sel	14,487	200	2,973	868	530	.....	751	809	2	.....
Vins, liqueurs et bières	4,571	5,243	8,283	56	112	76	675	851	14	.....
Marchandises non énumérées	286,700	170,403	105,930	6,925	2,445	7,484	11,836	7,848	2,311	119
Total	487,789	361,174	297,269	11,111	4,117	21,605	18,663	13,466	3,043	288
Produits miniers.										
Houille anthracite	342,210	250,083	448,402	118,560	172	2,708	4,660	9,454	78	240
Houille bitumineuse	1,996,434	699,223	799,118	6	27,602	1,350	36,893	823	285	20
Coke	.....	.....	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Minerai de cuivre	2,887	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Minerai de fer	20,913,764	3,862	.....	.....	.....	.....	.....	3	4	.....
Autres minerais	13,575	10,289	4,020	636	.....	.....	3,900	634	.....	.....
Sable, etc	2,015	59,251	146,949	3,891	5,775	57,665	93,361	107,281	701	35,392
Total	23,270,885	1,022,708	1,398,509	123,093	33,549	61,723	138,814	118,195	1,068	35,652
Grands totaux (passagers et tonnage des navires non compris)	27,599,184	3,860,969	4,391,493	436,905	54,180	83,907	335,132	151,739	67,715	42,013

TABLEAU 7 (n° 1)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal du Sault-Sainte-Marie pendant la saison de navigation en 1914.

Articles.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Instruments aratoires	6,550	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,550	.....	6,550	6,550	.....
Tous autres animaux	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	2	2	.....
Orge	.....	87,867	.....	8,784	.....	52,323	.....	2,688	.....	151,662	151,662	96,651	55,011
Ciment, briques, etc.	37,269	.....	.....	.....	9,630	.....	.....	.....	46,899	.....	46,899	37,269	9,630
Houille anthracite	74	.....	.....	.....	158,860	.....	183,276	.....	342,210	.....	342,210	.....	342,210
" bitumineuse	300	.....	600	.....	944,744	.....	1,050,790	.....	1,996,434	.....	1,996,434	.....	1,996,434
Maïs	.....	.....	.....	.....	.....	11,121	.....	.....	.....	11,121	11,121	.....	11,121
Lin	.....	31,338	.....	22,719	.....	12,387	.....	.....	.....	66,444	66,444	54,057	12,387
Farine	18	193,421	.....	.....	.....	22,968	.....	4,174	18	220,563	220,581	197,613	22,968
Fruits et légumes	1,940	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,940	.....	1,940	1,940	.....
Foin	864	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	864	.....	864	864	.....
Fer, en gueuse et loupe	17,094	.....	.....	2,000	60	.....	5,600	.....	22,754	2,000	24,754	18,870	5,884
" et acier, tout autre	30,360	34,313	.....	2,200	16,839	.....	15	.....	47,214	36,513	83,727	64,095	19,632
Bestiaux	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28	.....	28	28	.....
Marchandises	241,398	6,955	9,574	2	20,638	1,299	6,213	621	277,823	8,877	286,700	253,290	33,410
Avoine	.....	347,265	.....	15,400	.....	9,253	.....	4,250	.....	376,168	376,168	370,342	5,826
Autres produits, moulin	.....	2,144	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,144	2,144	2,144	.....
" paquage	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45	.....	45	45	.....
Autre bois	.....	2,189	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,189	2,189	2,189	.....
Minerai, tout autre	120	80	.....	13,375	.....	.....	.....	.....	120	13,455	13,575	13,575	.....
" de cuivre	.....	.....	.....	.....	.....	2,887	.....	.....	.....	2,887	2,887	.....	2,887
" de fer	3,696	26,588	.....	60,983	.....	20,732,509	.....	89,988	3,696	20,910,068	20,913,764	95,811	20,817,953
Pétrole	8,554	30	.....	.....	39	.....	.....	.....	8,593	30	8,623	8,584	39
Pommes de terre	51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	51	.....	51	51	.....
Bois à pâte à papier	1,920	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,920	.....	1,920	1,920	.....
Seigle	.....	.....	.....	.....	.....	26,347	.....	.....	.....	26,347	26,347	.....	26,347
Bois de service, scié	676	933	.....	29,191	.....	3,527	.....	.....	676	33,651	34,327	27,178	7,149
Bardeaux	1	20	.....	.....	.....	2,479	.....	.....	1	2,499	2,500	21	2,479
Bois équarri	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	.....	20	20	.....
Sucre	11,478	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,478	.....	11,478	11,478	.....
Sel	12,247	.....	.....	.....	2,240	.....	.....	.....	14,487	.....	14,487	14,397	90
Sable et pierre	399	1,616	.....	.....	.....	.....	.....	.....	399	1,616	2,015	2,015	.....
Blé	.....	1,755,637	.....	427,521	.....	561,885	.....	196,972	.....	2,942,015	2,942,015	2,324,035	617,980
Vins, liqueurs et bières	4,571	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,571	.....	4,571	4,571	.....
Laine	30	112	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	112	142	142	.....
Total, fret	379,703	2,490,510	10,174	582,175	1,153,050	21,438,985	1,245,894	298,693	2,788,821	24,810,363	27,599,184	3,609,747	23,989,437

TABLEAU 7 (n° 2)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1914.

Articles.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports des américains.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Instruments aratoires	6,570	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,570	.....	6,570	6,570	.....
Orge	.....	84,911	.....	.....	.....	.....	.....	4,711	.....	89,622	89,622	82,200	7,422
Ciment, briques, etc.	31,419	810	900	.....	.....	.....	.....	2,742	32,319	3,552	35,871	33,129	2,742
Houille, anthracite	.....	.....	.....	.....	236,976	.....	13,107	.....	250,083	.....	250,083	.....	250,083
" bitumineuse	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	699,223	.....	699,223	699,223	.....	699,223
Maïs	.....	5,835	.....	.....	.....	85,700	.....	20,598	.....	112,133	112,133	560	111,573
Lin	.....	16,873	3,784	.....	.....	.....	.....	.....	3,784	16,873	20,657	20,657	.....
Farine	.....	78,885	.....	.....	.....	8,580	.....	236	.....	87,701	87,701	78,885	8,816
Fruits et légumes	150	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	150	.....	150	150	.....
Fer, en gueuse et loupe	7,268	830	.....	.....	.....	.....	.....	2	7,268	832	8,100	8,098	2
" et acier, tout autre	21,800	220	20	.....	.....	.....	.....	3,897	21,820	4,117	25,937	22,040	3,897
Marchandises	75,824	1,838	13,431	.....	70,052	9,131	.....	127	159,307	11,096	170,403	92,124	78,279
Avoine	.....	198,577	.....	.....	.....	5,210	.....	21,881	.....	225,668	225,668	212,921	12,747
Autres prod. de moulin	.....	40	.....	.....	.....	10,278	.....	.....	.....	10,318	10,318	40	10,278
Autre emb., effets de m.	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45	.....	45	45	.....
Autre bois	450	1,144	.....	.....	.....	1,650	.....	.....	450	2,794	3,244	1,594	1,650
Minerai, tout autre	120	3,828	.....	.....	6,341	.....	.....	.....	6,461	3,828	10,289	3,948	6,341
" de fer	.....	200	.....	.....	.....	.....	.....	3,662	.....	3,862	3,862	200	3,662
Pétrole	20	58,445	.....	.....	83	.....	.....	15,442	103	73,887	73,990	58,465	15,525
Volaille, gib. et poisson	.....	.....	.....	.....	66	.....	.....	.....	66	.....	66	.....	66
Bois à pulpe	70,390	.....	259,283	.....	.....	.....	.....	.....	329,673	.....	329,673	329,673	.....
Seigle	.....	1,114	.....	.....	.....	.....	.....	9,106	.....	10,220	10,220	5,340	4,880
Bois de sciage	.....	.....	.....	450	.....	16,424	.....	4,225	.....	21,099	21,099	1,119	19,980
Bardeaux	.....	175	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	175	175	175	.....
Bois équarri	.....	3,766	.....	.....	.....	437	.....	2,040	.....	6,243	6,243	3,766	2,477
Sucre	7,290	2,262	.....	.....	24,858	.....	.....	450	32,148	2,712	34,860	9,552	25,308
Sel	.....	200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	200	200	200	.....
Sable et pierre	.....	8,708	1,200	.....	.....	400	.....	48,943	1,200	58,051	59,251	5,908	53,343
Blé	.....	1,299,943	.....	.....	.....	32,657	.....	227,309	.....	1,559,909	1,559,909	1,031,289	528,620
Vins, liqueurs et bières	4,156	448	203	.....	79	157	.....	200	4,438	805	5,243	4,807	436
Laine	30	.....	134	.....	.....	.....	.....	.....	164	.....	164	164	.....
Total, fret	225,532	1,769,052	278,955	450	338,455	170,624	13,107	1,064,794	856,049	3,004,920	3,860,969	2,013,619	1,847,350

TABLEAU 7 (n° 3)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article d'entier parcours transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation de 1914.

Articles.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Instruments aratoires	6,570	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,570	.....	6,570	6,570	.....
Orge	.....	84,911	.....	.....	.....	.....	.....	4,711	.....	89,622	89,622	82,200	7,422
Ciment, briques, etc.	31,419	110	900	.....	.....	.....	.....	.....	32,319	110	32,429	32,429	.....
Houille, anthracite	.....	.....	.....	.....	236,976	.....	13,107	.....	250,083	.....	250,083	.....	250,083
" bitumineuse	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	696,544	696,544	.....	696,544	.....	696,544
Maïs	.....	5,835	.....	.....	.....	85,700	.....	20,598	.....	112,133	112,133	560	111,573
Lin	.....	16,873	3,784	.....	.....	.....	.....	.....	3,784	16,873	20,657	20,657	.....
Farine	.....	78,885	.....	.....	.....	8,580	.....	236	.....	87,701	87,701	78,885	8,816
Fruits et légumes	150	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	150	.....	150	150	.....
Fer en gueuse et loupe	7,268	830	.....	.....	.....	.....	.....	2	7,268	832	8,100	8,098	2
Fer et acier, tout autre	21,800	220	20	.....	.....	.....	.....	3,987	21,820	4,117	25,937	22,040	3,897
Marchandises	75,824	1,838	13,431	.....	70,052	9,131	.....	127	159,307	11,096	170,403	92,124	78,279
Avoine	.....	198,577	.....	.....	.....	5,210	.....	21,881	.....	225,668	225,668	212,921	12,747
Autres prod. du moulin	.....	40	.....	.....	.....	10,278	.....	.....	.....	10,318	10,318	40	10,278
" emballages	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45	.....	45	45	.....
" bois	.....	1,144	.....	.....	.....	1,650	.....	.....	.....	2,794	2,794	1,144	1,650
Minerai, tout autre	120	2,000	.....	.....	6,341	.....	.....	.....	6,461	2,000	8,461	2,120	6,341
Fer	.....	200	.....	.....	.....	.....	.....	3,662	.....	3,862	3,862	200	3,662
Pétrole	20	57,559	.....	.....	83	.....	.....	15,442	103	73,001	73,104	57,579	15,525
Volaille, gibier et poiss.	.....	.....	.....	.....	66	.....	.....	.....	66	.....	66	.....	66
Bois à pulpe	3,150	.....	259,283	.....	.....	.....	.....	.....	262,433	.....	262,433	262,433	.....
Seigle	.....	1,114	.....	.....	.....	.....	.....	9,106	.....	10,220	10,220	5,340	4,880
Bois de sciage	.....	.....	.....	450	.....	16,424	.....	2,531	.....	19,405	19,405	1,119	18,286
Bardeaux	.....	175	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	175	175	175	.....
Bois équarri	.....	3,766	.....	.....	.....	437	.....	2,040	.....	6,243	6,243	3,766	2,477
Sucre	7,290	2,262	.....	.....	24,858	.....	.....	450	32,148	2, 712	34,860	9,552	25,308
Sel	.....	200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	200	200	200	.....
Sable et pierre	.....	.....	1,200	.....	.....	400	.....	.....	1,200	400	1,600	1,200	400
Blé	.....	1,299,943	.....	.....	.....	32,657	.....	227,309	.....	1,559,909	1,559,909	1,031,289	528,620
Vins, liqueurs et bières	4,156	448	203	.....	79	157	.....	200	4,438	805	5,243	4,807	436
Laine	30	.....	134	.....	.....	.....	.....	.....	164	.....	164	164	.....
Total, fret	157,842	1,756,930	278,955	450	338,455	170,624	13,107	1,008,736	788,359	2,936,740	3,725,099	1,937,807	1,787,292

TABLEAU 7 (n° 4)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article de fret intermédiaire transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation de 1914.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Deseente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E-·U.
Ciment, briques, etc...	.....	700	.....	.....	.....	.....	.....	2,742	.....	3,442	3,442	700	2,742
Houille, bitumineuse ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,679	.....	2,679	2,679	.....	2,679
Autres bois.....	450	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	450	.....	450	450	.....
Minerai, tout autre.....	.....	1,828	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,828	1,828	1,828	.....
Pétrole.....	.....	886	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	886	886	886	.....
Bois à pulpe.....	67,240	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	67,240	.....	67,240	67,240	.....
Bois de sciage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,694	.....	1,694	1,694	.....	1,694
Sable et pierre.....	.....	8,708	.....	.....	.....	.....	.....	48,943	.....	57,651	57,651	4,708	52,943
Total, fret.....	67,690	12,122	.....	.....	.....	.....	.....	56,058	67,690	68,180	135,870	75,812	60,05

TABLEAU 7 (n° 5)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de navigation de 1914.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-U.
Instruments aratoires	110	5	...	10	1	...	...	...	111	15	126	125	1
Tous autres animaux	1,280	3,912	1	...	8	...	...	...	1,289	3,912	5,201	5,201	...
Orge	66	85,413	...	...	...	...	...	6,196	66	91,609	91,675	87,519	4,156
Sarrasin	8	308	...	...	...	...	...	...	8	308	316	316	...
Ciment, briques, etc.	42,661	1,549	1,950	...	...	...	...	...	44,611	1,549	46,160	45,029	1,131
Houille, anthracite	676	647	...	...	...	140	1,065	445,874	1,741	446,661	448,402	526	447,876
" bitumineuse	155,047	1,060	...	...	...	280	...	642,731	155,047	644,071	799,118	157,972	641,146
Coke	...	20	...	...	...	...	...	...	...	20	20	20	...
Maïs	9,214	16,332	...	...	...	...	...	5,405	9,214	21,737	30,951	10,561	20,390
Viandes préparées	4	13	...	...	...	...	...	...	4	13	17	17	...
Lin	...	17,786	3,784	...	...	...	...	...	3,784	17,786	21,570	21,570	...
Farine	1,595	96,556	...	...	...	...	...	...	1,595	96,556	98,151	98,151	...
Fruits et légumes	849	4,979	...	...	...	4	...	...	849	4,983	5,832	5,828	4
Foin	6,156	1,354	...	...	...	...	...	...	6,156	1,354	7,510	7,510	...
Peaux et cuir	15	...	3	...	4	...	...	...	22	...	22	22	...
Effets de ménage	864	1,729	8	...	1	...	...	2	873	1,731	2,604	2,599	5
Fer en gueuse et loupe	4,947	1,716	...	...	...	...	...	...	4,947	1,716	6,663	5,638	1,025
Fer et acier, tout autre	38,750	9,676	...	...	...	...	...	1,650	38,750	11,326	50,076	48,426	1,650
Bestiaux	68	573	2	...	6	...	...	...	76	573	649	647	2
Marchandises	72,782	27,625	5,310	...	33	...	180	...	78,305	27,625	105,930	103,964	1,966
Avoine	2,829	195,871	...	...	...	...	...	11,004	2,829	206,875	209,704	203,908	5,796
Autres prod. de moulin	263	1,164	...	...	...	...	...	...	263	1,164	1,427	1,427	...
" " paquage	226	505	...	20	...	...	...	...	226	525	751	751	...
Autres bois	931	15,235	...	...	...	...	...	...	931	15,235	16,166	16,166	...
Minerai, tout autre	4,020	...	...	...	...	...	...	...	4,020	...	4,020	120	3,900
Pois	37	...	...	...	...	...	3	...	40	...	40	40	...
Pétrole	1,215	36,051	...	...	...	...	...	15,926	1,215	49,977	51,192	39,323	11,869
Volaille, gibier, poisson	1	89	...	...	...	...	...	...	1	89	90	90	...
Pommes de terre	135	539	1	1	...	...	...	...	136	540	676	674	2
Bois à pâte à papier	70,390	35	401,951	...	...	...	...	...	472,341	35	472,376	472,376	...
Seigle	...	6,335	...	...	...	...	...	3,052	...	9,387	9,387	6,747	2,640
Bois de service, scié	42,533	121,512	4	...	...	...	...	...	42,537	121,512	164,049	164,045	4
Bardeaux	2	209	1	...	...	...	...	...	3	209	212	212	...
Bois équarri	24	10,911	...	...	...	...	...	5,037	24	15,948	15,972	12,083	3,889
Sucre	20,322	2,940	...	...	...	...	...	...	20,322	2,940	23,262	23,262	...
Sel	2,207	598	...	...	...	...	168	...	2,375	598	2,973	2,637	336
Sable et pierre	70,347	76,602	...	...	...	...	...	...	70,347	76,602	146,949	144,298	2,651
Blé	13,316	984,529	...	...	...	...	...	544,951	13,316	1,529,480	1,542,796	1,040,391	502,405
Vins, liqueurs et bières	7,407	816	...	60	...	...	...	...	7,407	876	8,283	8,283	...
Laine	34	2	134	...	5	...	...	...	173	2	175	175	...
Total, fret	571,331	1,725,196	413,149	91	58	424	1,416	1,679,828	985,954	3,405,539	4,391,493	2,738,649	1,652,844

TABLEAU 7 (n° 6)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article d'entier parcours transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de navigation de 1914.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-U.
Tous autres animaux	409	1,242	.....	.....	.....	.....	.....	.....	409	1,242	1,651	1,651	.....
Orge	.....	84,409	.....	.....	.....	.....	.....	6,196	.....	90,605	90,605	86,449	4,156
Sarrasin	.....	308	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	308	308	308	.....
Ciment, briques, etc.	20,148	110	1,950	.....	.....	.....	.....	.....	22,098	110	22,208	22,208	.....
Houille anthracite	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	421,331	.....	421,331	421,331	.....	421,331
" bitumineuse	7,750	.....	.....	.....	.....	.....	.....	616,796	7,750	616,796	624,546	7,750	616,796
Maïs	1,306	626	.....	.....	.....	.....	.....	5,405	1,306	6,031	7,337	1,932	5,405
Lin	.....	17,786	3,784	.....	.....	.....	.....	.....	3,784	17,786	21,570	21,570	.....
Farine	2	77,080	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	77,080	77,082	77,082	.....
Fruits et légumes	546	4,323	.....	.....	.....	.....	.....	.....	546	4,323	4,869	4,869	.....
Foin	.....	135	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	135	135	135	.....
Peaux et cuir	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	.....	10	10	.....
Effets de ménage	589	1,430	.....	.....	.....	.....	.....	.....	589	1,430	2,019	2,019	.....
Fer en gueuse et loupe	1,906	481	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,906	481	2,387	2,387	.....
Fer et acier, tout autre	20,682	721	.....	.....	.....	.....	.....	1,650	20,682	2,371	23,053	21,403	1,650
Bestiaux	2	7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	7	9	9	.....
Marchandises	61,663	18,774	5,107	.....	.....	.....	.....	.....	66,770	18,774	85,544	85,544	.....
Avoine	.....	193,162	.....	.....	.....	.....	.....	11,004	.....	204,166	204,166	198,370	5,796
Autres prod. de moulin	41	238	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41	238	279	279	.....
" emballages	14	367	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14	367	381	381	.....
" bois	.....	1,064	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,064	1,064	1,064	.....
Pétrole	380	35,475	.....	.....	.....	.....	.....	13,926	380	49,401	49,781	38,102	11,679
Volaille, gib. et poisson	.....	47	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47	47	47	.....
Bois à pulpe	70,390	.....	401,951	.....	.....	.....	.....	.....	472,341	.....	472,341	472,341	.....
Seigle	.....	6,333	.....	.....	.....	.....	.....	3,052	.....	9,385	9,385	6,745	2,640
Bois de service, scié	5,061	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,061	.....	5,061	5,061	.....
Bardeaux	.....	175	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	175	175	175	.....
Bois équarri	.....	7,870	.....	.....	.....	.....	.....	5,037	.....	12,907	12,907	9,018	3,889
Sucre	14,352	2,812	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,352	2,812	17,164	17,164	.....
Sel	107	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	107	100	207	207	.....
Blé	870	982,358	.....	.....	.....	.....	.....	544,951	870	1,527,309	1,528,179	1,025,774	502,405
Vins, liqueurs et bières	6,238	656	.....	60	.....	.....	.....	.....	6,238	716	6,954	6,954	.....
Laine	30	.....	134	.....	.....	.....	.....	.....	164	.....	164	164	.....
Total, fret	212,496	1,438,089	412,926	60	.....	.....	.....	1,629,348	625,422	3,067,497	3,692,919	2,117,172	1,575,747

TABLEAU 7 (n° 7)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article de fret intermédiaire transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de navigation de 1914.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Instruments aratoires	110	5	.....	10	1	.....	.....	.....	111	15	126	125	1
Tous autres animaux	871	1,670	1	.....	8	.....	.....	.....	880	2,670	3,550	3,550	.....
Orge	66	1,004	.....	.....	.....	.....	.....	.....	66	1,004	1,070	1,070	.....
Sarrasin	8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	.....	8	8	.....
Ciment, briques, etc	22,513	1,439	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22,513	1,439	23,952	22,821	1,131
Houille, anthracite	676	647	.....	.....	.....	140	1,065	24,543	1,741	25,330	27,071	526	26,545
" bitumineuse	147,297	1,060	.....	.....	.....	280	.....	25,935	147,297	27,275	174,572	150,222	24,350
Coke	.....	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	20	20	.....
Maïs	7,908	15,706	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,908	15,706	23,614	8,629	14,985
Viandes préparées	4	13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	13	17	17	.....
Farine	1,593	19,476	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,593	19,476	21,069	21,069	.....
Fruits et légumes	303	656	.....	.....	.....	4	.....	.....	303	606	963	959	4
Foin	6,156	1,219	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,156	1,219	7,375	7,375	.....
Peaux et cuir	5	.....	3	.....	4	.....	.....	.....	12	.....	12	12	.....
Effets de ménage	275	299	8	.....	1	.....	.....	2	284	301	585	580	5
Fer en gueuse et loup	3,041	1,235	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,041	1,235	4,276	3,251	1,025
Fer et acier, tout autre	18,068	8,955	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18,068	8,955	27,023	27,023	.....
Bestiaux	66	566	2	.....	6	.....	.....	.....	74	566	640	638	2
Marchandises	11,119	8,851	203	.....	33	.....	180	.....	11,535	8,851	20,386	18,420	1,966
Avoine	2,829	2,709	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,829	2,709	5,538	5,538	.....
Autres prod. de moulin	222	926	.....	.....	.....	.....	.....	.....	222	926	1,148	1,148	.....
Autres emballages	212	138	.....	20	.....	.....	.....	.....	212	158	370	370	.....
Autres bois	931	14,171	.....	.....	.....	.....	.....	.....	931	14,171	15,102	15,102	.....
Minerai, tout autre	4,020	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,020	.....	4,020	120	3,900
Pois	37	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37	3	40	40	.....
Pétrole	835	576	.....	.....	.....	.....	.....	.....	835	576	1,411	1,211	190
Volaille, gib. et poisson	1	42	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	42	43	43	.....
Pommes de terre	135	539	.....	.....	1	1	.....	.....	136	540	676	674	2
Bois de pulpe	.....	35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35	35	35	.....
Seigle	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	2	2	.....
Bois de service, scié	37,472	121,512	4	.....	.....	.....	.....	.....	37,476	121,512	158,988	158,984	4
Bardeaux	2	34	1	.....	.....	.....	.....	.....	3	34	37	37	.....
Bois équarri	24	3,041	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24	3,041	3,065	3,065	.....
Sucre	5,970	128	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,970	128	6,098	6,098	.....
Sel	2,100	498	.....	.....	.....	.....	168	.....	2,268	498	2,766	2,430	336
Sable et pierre	70,347	76,602	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70,347	76,602	146,949	144,298	2,651
Blé	12,446	2,171	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,446	2,171	14,617	14,617	.....
Vins, liqueurs et bières	1,169	160	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,169	160	1,329	1,329	.....
Laine	4	2	5	.....	.....	.....	.....	.....	9	2	11	11	.....
Total, fret	358,835	287,110	227	30	54	425	1,413	50,480	360,529	338,045	698,574	621,477	77,097

TABLEAU 7 (n° 8)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Chambly pendant la saison de navigation de 1914.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis		Des ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis		Des ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Mombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Instruments aratoires	87	6							87	6	93	93	
Orge	1								1		1	1	
Ciment, briques, etc.	332							284	332	284	616	332	284
Houille, anthracite	60							118,500	60	118,500	118,560	60	118,500
" bitumineuse								6		6	6	6	
Maïs	17								17		17	17	
Farine	657	38							657	38	695	695	
Fruits et légumes	473	1,545							473	1,545	2,018	2,018	
Foin	190	3,950	523						713	3,950	4,663	4,663	
Effets de ménage	65	30							65	30	95	95	
Fer en gueuse et loupe	66	2						665	66	667	733	68	665
Fer et acier, tout autre	515	9						1,033	515	1,042	1,557	524	1,033
Bestiaux	22	152							22	152	174	174	
Marchandises	358	433	2,045					4,089	2,403	4,522	6,925	2,836	4,089
Avoine	11	1,408							11	1,408	1,419	1,419	
Autres prod. de moulin	305	41							305	41	346	346	
Autres emballages	20								20		20	20	
Autres bois	60	227							60	227	287	287	
Minerai, tout autre	5	460						171	5	631	636	465	171
Pois		2								2	2	2	
Pétrole	63	2							63	2	65	65	
Volaille, gib. et poiss		17								17	17	17	
Pommes de terre	3	92							3	82	85	85	
Bois de pulpe			188,605						188,605		188,605	188,605	
Bois de sciage	57	36	104,085						103,142	36	104,178	104,178	
Bardeaux		27								27	27	27	
Bois équarri								145		145	145		145
Sucre	88	15							88	15	103	103	
Sel	530	2						336	530	338	868	532	336
Sable et pierre	300							3,591	300	3,591	3,891	300	3,591
Blé		2								2	2	2	
Vins, liqueurs et bières	50	6							50	6	56	56	
Laine													
Total, fret	4,335	8,492	295,258					128,820	299,593	137,312	436,905	308,091	128,814

TABLEAU 7 (n° 9)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Saint-Pierre pendant la saison de navigation de 1914.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-Unis.
Instruments aratoires	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	.....	15	15	.....
Tous autres animaux	27	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27	1	28	28	.....
Orge	17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17	.....	17	17	.....
Ciment, briques, etc	196	9	.....	.....	.....	.....	.....	.....	196	9	205	205	.....
Houille, anthracite	170	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	170	2	172	172	.....
" bitumineuse	36	27,566	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36	27,566	27,602	27,602	.....
Maïs	11	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11	.....	11	11	.....
Viandes préparées	27	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27	.....	27	27	.....
Farine	562	61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	562	61	623	623	.....
Fruits et légumes	1,292	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,292	10	1,302	1,302	.....
Foin	1,121	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,121	10	1,131	1,131	.....
Effets de ménage	25	16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	16	41	41	.....
Fer et acier, tout autre	110	55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	110	55	165	165	.....
Bestiaux	18	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18	3	21	21	.....
Marchandises	1,918	527	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,918	527	2,445	2,429	16
Avoine	2,379	64	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,379	64	2,443	2,443	.....
Autr. prod. de moulin	534	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	534	50	584	584	.....
Autres emballages	173	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	173	10	183	183	.....
Autres bois	511	309	.....	.....	.....	.....	.....	.....	511	309	820	820	.....
Pois	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	.....	10	10	.....
Pétrole	391	58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	391	58	449	449	.....
Volaille, gibier, poisson	280	1,004	.....	.....	.....	.....	.....	.....	280	1,004	1,284	1,284	.....
Pommes de terre	5,719	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,719	1	5,720	5,720	.....
Bois de sciage	1,293	557	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,293	557	1,850	1,850	.....
Bardeaux	166	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	166	21	187	187	.....
Bois équarri	269	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	269	.....	269	269	.....
Sucre	143	12	.....	.....	.....	.....	.....	.....	143	12	155	155	.....
Sel	509	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	509	21	530	530	.....
Sable	3,759	2,016	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,759	2,016	5,775	5,775	.....
Blé	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	.....	4	4	.....
Vins, liqueurs et bières	108	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	108	4	112	112	.....
Total, fret	21,793	32,387	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21,793	32,387	54,180	54,164	16

TABLEAU 7 (n° 10)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Murray pendant la saison de navigation de 1914.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-Unis.
Ciment, briques, etc...	13,030	.....	840	.....	.....	.....	.....	.....	13,870	.....	13,870	13,870	.....
Houille, anthracite....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,708	.....	2,708	2,708	500	2,208
" bitumineuse...	50	550	.....	.....	.....	.....	.....	750	50	1,300	1,350	600	750
Fruits et légumes.....	62	87	.....	.....	.....	.....	.....	.....	62	87	149	149	.....
Fer et acier, tout autre.	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	.....	40	40	.....
Marchandises.....	5,283	2,201	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,283	2,201	7,484	7,481	3
Autres bois.....	360	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	360	.....	360	360	.....
Pétrole.....	85	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	85	50	135	135	.....
Bois équarri.....	20	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	50	70	70	.....
Sable et pierre.....	57,015	.....	650	.....	.....	.....	.....	.....	57,665	.....	57,665	57,665	.....
Vins, liqueurs et bières.	76	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	76	.....	76	76	.....
Total, fret.....	76,021	2,938	1,490	.....	.....	.....	.....	3,458	77,511	6,396	83,907	80,946	2,961

TABLEAU 7 (n° 11)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux de l'Ottawa pendant la saison de naviagtion de 1914.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Et.-Unis.
Instruments aratoires..	93	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	93	21	114	114	.....
Tous autres animaux...	70	2,480	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70	2,480	2,550	2,550	....
Orge	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	.....	6	6	.....
Ciment, briques, etc ..	2,814	86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,814	86	2,900	2,857	43
Houille, anthracite....	937	.....	.....	.....	.....	.....	3,723	.....	4,660	.....	4,660	.....	4,660
" bitumineuse...	36,880	13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36,880	13	36,893	36,893	.....
Maïs	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21	.....	21	21	.....
Viandes préparées.....	1	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	2	3	3	.....
Farine	483	16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	483	16	499	499	.....
Fruits et légumes.....	116	492	.....	.....	.....	.....	.....	.....	116	492	608	608	.....
Foin	1	292	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	292	293	293	.....
Effets de ménage.....	146	57	.....	.....	.....	.....	.....	.....	146	57	203	203	.....
Fer en gueuse et loupe..	955	17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	955	17	972	972	.....
Fer et acier, tout autre.	131	13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	131	13	144	144	.....
Bestiaux	22	395	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22	395	417	417	.....
Marchandises.....	7,842	3,791	.....	.....	.....	.....	203	.....	8,045	3,791	11,836	10,366	1,470
Avoine	83	265	.....	.....	.....	.....	.....	.....	83	265	348	348	.....
Autres prod. de moulin.	152	418	.....	.....	.....	.....	.....	.....	152	418	570	570	.....
" emballages.....	101	68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	101	68	169	169	.....
" bois	3	38,646	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	38,646	38,649	38,649	.....
Minerai, tout autre....	3,900	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,900	.....	3,900	.....	3,900
Pois	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	.....	5	5	.....
Pétrole	446	132	.....	.....	.....	.....	.....	.....	446	132	578	578	.....
Volaille, gib. et poisson	.....	44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	44	44	44	.....
Pommes de terre.....	8	544	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	544	552	552	.....
Bois de service, scié...	112	96,684	.....	34,887	.....	.....	.....	.....	112	131,571	131,683	131,683	.....
Bardeaux	.....	36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36	36	36	.....
Bois équarri	.....	400	.....	672	.....	.....	.....	.....	.....	1,072	1,072	1,072	.....
Sucre	436	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	436	54	490	490	.....
Sel	740	11	.....	.....	.....	.....	.....	.....	740	11	751	751	.....
Sable et pierre.....	75	93,286	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75	93,286	93,361	93,361	.....
Blé	130	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	130	.....	130	130	.....
Vins, liqueurs et bières.	621	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	621	54	675	675	.....
Laine	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, fret.....	57,330	238,317	.....	35,559	.....	.....	3,926	.....	61,256	273,876	335,132	325,059	10,073

TABLEAU 7 (n° 12)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Rideau pendant la saison de navigation de 1914.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Et.-Unis.
Instruments aratoires..	403	185	.....	.....	.....	.....	.....	.....	403	185	588	588	.....
Tous autres animaux..	616	1,997	.....	.....	.....	.....	.....	.....	616	1,997	2,613	2,613	.....
Sarrasin.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	1	.....
Ciment, briques, etc...	238	318	.....	.....	.....	.....	.....	.....	238	318	556	508	48
Houille, anthracite.....	678	278	.....	.....	.....	.....	.....	8,498	678	8,776	9,454	101	9,353
" bitumineuse...	459	229	.....	.....	.....	.....	.....	135	459	364	823	688	135
Maïs.....	22	59	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22	59	81	81	.....
Viandes préparées.....	3	9	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	9	12	12	.....
Farine.....	196	170	.....	.....	.....	.....	.....	.....	196	170	366	366	.....
Fruits et légumes.....	83	138	.....	.....	.....	.....	.....	.....	83	138	221	221	.....
Foin.....	432	27	.....	.....	.....	.....	.....	.....	432	27	459	459	.....
Peaux et cuir.....	16	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16	2	18	18	.....
Effets de ménage.....	201	180	.....	.....	.....	.....	.....	.....	201	180	381	381	.....
Fer en gueuse et loupe..	559	56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	559	56	615	615	.....
Fer et acier, tout autre.	448	67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	448	67	515	515	.....
Bestiaux.....	11	16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11	16	27	27	.....
Marchandises.....	5,735	2,113	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,735	2,113	7,848	7,848	.....
Avoine.....	18	430	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18	430	448	448	.....
Autres prod. de moulin	123	199	.....	.....	.....	.....	.....	.....	123	199	322	322	.....
" emballages.....	190	120	.....	.....	.....	.....	.....	.....	190	120	310	310	.....
" bois.....	1,133	1,900	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,133	1,900	3,033	3,033	.....
Minerai, tout autre.....	404	.....	203	.....	.....	.....	.....	.....	634	.....	634	634	.....
" de fer.....	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	3	3	.....
Pois.....	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21	.....	21	21	.....
Pétrole.....	283	347	.....	.....	.....	.....	.....	.....	283	347	630	630	.....
Volaille, gib. et poisson.	25	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	2	27	27	.....
Pommes de terre.....	7	9	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7	9	16	16	.....
Bois à pulpe.....	75	1,098	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75	1,098	1,173	1,173	.....
Bois de service, scié...	2,081	8,348	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,081	8,348	10,429	10,429	.....
Bardeaux.....	39	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39	26	65	65	.....
Bois équarri.....	339	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	339	2	341	341	.....
Sucre.....	515	158	.....	.....	.....	.....	.....	.....	515	158	673	673	.....
Sel.....	645	164	.....	.....	.....	.....	.....	.....	645	164	809	809	.....
Sable et pierre.....	64,111	43,170	.....	.....	.....	.....	.....	.....	64,111	43,170	107,281	107,281	.....
Blé.....	6	86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	86	92	92	.....
Vins, liqueurs et bières.	749	102	.....	.....	.....	.....	.....	.....	749	102	851	851	.....
Laine.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	3	3	.....
Total, fret.....	80,867	62,009	230	.....	.....	.....	.....	8,633	81,097	70 642	151,739	142,203	9,536

TABLEAU 7 (n° 13)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux de la Vallée de la Trent pendant la saison de navigation de 1914.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Instruments aratoires..	14	15	...	...	...	...	...	...	14	15	29	29	...
Tous autres animaux...	34	29	...	...	...	...	...	...	34	29	63	63	...
Ciment, briques, etc...	209	221	...	...	...	...	...	...	209	221	430	430	...
Houille, anthracite	72	6	...	...	...	...	...	...	72	6	78	78	...
" bitumineuse...	267	18	...	...	...	...	...	...	267	18	285	285	...
Viandes préparés.....	1	1	...	...	...	...	...	...	1	1	2	2	...
Farine.....	68	12	...	...	...	...	...	...	68	12	80	80	...
Fruits et légumes.....	4	...	...	...	...	...	...	...	4	...	4	4	...
Foin.....	73	15..	...	...	...	...	...	...	73	15	88	88	...
Effets de ménage.....	121	24	...	...	...	...	...	...	121	24	145	145	...
Fer en gueuse et loupe..	9	...	...	...	...	...	...	...	9	...	9	9	...
Bestiaux.....	226	45	...	...	...	...	...	...	226	45	271	271	...
Marchandises.....	1,538	773	...	...	...	...	...	...	1,538	773	2,311	2,311	...
Avoine	24	...	...	...	...	...	...	...	24	...	...	24	...
Autr. prod. de moulin..	112	21	...	...	...	...	...	...	112	21	133	133	...
" bois.....	10,845	26,404	...	...	...	...	...	175	10,845	26,579	37,424	37,424	...
" fer.....	4	...	...	...	...	...	...	...	4	...	4	4	...
Pois.....	6	...	...	...	...	...	...	...	6	...	6	6	...
Pétrole.....	77	11	...	...	...	...	...	...	77	11	88	88	...
Pommes de terre.....	88	3	...	...	...	...	...	...	88	3	91	91	...
Bois de pulpe.....	150	21,816	...	...	...	...	...	...	150	21,816	21,966	21,966	...
Bois de service, scié....	841	1,919	...	...	...	...	...	...	841	1,919	2,760	2,760	...
Bardeaux.....	46	40	...	...	...	...	...	...	46	40	86	86	...
Bois équarri.....	147	90	...	...	...	...	...	...	147	90	237	237	...
Sucre.....	15	...	...	...	...	...	...	...	15	...	15	15	...
Sel.....	...	2	...	...	...	...	...	...	...	2	2	2	...
Sable et pierre.....	166	535	...	...	...	...	...	...	166	535	701	701	...
Blé.....	360	9	...	...	...	...	...	...	360	9	369	369	...
Vins, liqueurs et bières..	14	...	...	...	...	...	...	...	14	...	14	14	...
Laine	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Total, fret.....	15,531	52,009	...	...	...	...	...	175	15,531	52,184	67,715	67,715	...

TABLEAU 7 (n° 14)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal de Saint-André pendant la saison de navigation de 1914.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenanee de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Ciment, briques, etc...	.....	150	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	150	150	150	.....
Houille, anthracite....	240	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	240	.....	240	240	.....
" bitumineuse...	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	.....	20	20	.....
Farine.....	.....	12	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	12	12	.....
Fer et acier, tout autre.	.....	18	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18	18	18	.....
Marchandises.....	3	116	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	116	119	119	.....
Avoine.....	.....	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	10	10	.....
Autres bois.....	3,745	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,745	.....	3,745	3,745	.....
Pétrole.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	1	.....
Volaille, gib. et poisson	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	1	.....
Bois à pulpe.....	2,280	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,280	.....	2,280	2,280	.....
Bois de sciage.....	.....	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	25	25	.....
Sable et pierre.....	35,392	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35,392	.....	35,392	35,392	.....
Total, fret.....	41,681	332	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41,681	332	42,013	42,013	.....

TABLEAU 8—ÉTAT indiquant le tonnage classifié des navires de toutes sortes

CANAL DU SAULT-

CANADIEN.

Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	5,000 à 5,704 tonnes.....	1	5,704	1	5,000 à .....tonnes.....	....	.....
2	4,000 " 5,000 "	3	13,550	2	4,000 " 5,000 "	....	.....
3	3,000 " 4,000 "	3	10,750	3	3,000 " 4,000 "	....	.....
4	2,000 " 3,000 "	13	29,950	4	2,000 " 3,000 "	....	.....
5	1,000 " 2,000 "	75	97,700	5	1,000 " 2,000 "	....	.....
6	Au-des. 1,000 "	56	13,460	6	Au-des. 1,000 "	61	12,215
	Total.....	151	171,114		Total.....	61	12,215

CANAL

1	250 à 1,900 tonnes.....	112	118,725	1	250 à 1,250 tonnes.....	29	18,800
2	200 " 249 "	5	1,050	2	200 " 249 "	7	1,650
3	150 " 199 "	3	500	3	150 " 199 "	3	450
4	100 " 149 "	3	375	4	100 " 149 "	7	700
5	50 " 99 "	11	820	5	50 " 99 "	4	230
6	Au-des. 50 "	31	880	6	Au-des. 50 "	2	45
	Total.....	165	122,350		Total.....	52	21,875

CANAUX DU SAINT-

1	250 à 1,667 tonnes.....	114	115,147	1	250 à 1,226 tonnes.....	75	34,250
2	200 " 249 "	4	860	2	200 " 249 "	7	1,450
3	150 " 199 "	4	660	3	150 " 199 "	43	5,620
4	100 " 149 "	11	1,350	4	100 " 149 "	48	5,700
5	50 " 99 "	29	1,985	5	50 " 99 "	28	2,195
6	Au-des. 50 "	43	960	6	Au-des. 50 "	5	115
	Total.....	205	120,962		Total.....	206	24,330

CANAL RIDEAU, OTTAWA ET

1	250 à 370 tonnes.....	4	1,260	1	250 à 380 tonnes.....	5	1,520
2	200 " 249 "	....	.....	3	510 " 249 "	3	510
3	150 " 199 "	5	860	3	150 " 199 "	32	5,310
4	100 " 149 "	5	580	4	100 " 149 "	32	3,840
5	50 " 99 "	12	680	5	50 " 99 "	22	1,500
6	Au-des. 50 "	31	535	6	Au-des. 50 "	21	370
	Total.....	57	3,915		Total.....	115	13,050

passés par les canaux suivants pendant la saison de navigation de 1914.

SAINTE-MARIE.

AMÉRICAINS.

Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	5,000 à 6,498 tonnes.....	71	385,848	1	5,000 à ..... tonnes.....	....	.....
2	4,000 " 5,000 "	79	354,650	2	4,000 " 5,000 "	....	.....
3	3,000 " 4,000 "	103	356,200	3	3,000 " 4,000 "	1	3,150
4	2,000 " 3,000 "	32	86,400	4	2,000 " 3,000 "	1	2,100
5	1,000 " 2,000 "	16	27,550	5	1,000 " 2,000 "	....	.....
6	Au-des. 1,000 "	28	9,550	6	Au-des. 1,000 "	6	1,925
	Total.....	329	1,220,198	.....	Total.....	8	7,175

WELLAND.

1	250 à 2,000 tonnes.....	61	67,950	1	250 à 900 tonnes.....	14	6,625
2	200 " 249 "	3	600	2	200 " 249 "	4	800
3	150 " 199 "	3	475	3	150 " 199 "	3	475
4	100 " 149 "	5	550	4	100 " 149 "	6	600
5	50 " 99 "	11	720	5	50 " 99 "	2	160
6	Au-des. 50 "	39	535	39	Au-des. 50 "	6	130
	Total.....	122	70,830		Total.....	35	8,790

LAURENT.

1	250 à 1,565 tonnes.....	25	24,973	1	250 à 700 tonnes.....	11	3,860
2	200 " 249 "	3	640	2	200 " 249 "	3	640
3	150 " 199 "	6	980	3	150 " 199 "	....	.....
4	100 " 149 "	....	.....	4	100 " 149 "	78	8,050
5	50 " 99 "	6	405	5	50 " 99 "	23	2,010
6	Au-des. 50 "	5	105	6	Au-des. 50 "	....	.....
	Totals.....	45	27,103		Total.....	115	14,560

CHAMBLY

AAW
AAW
AAW

1	250 à ... tonnes.....	....	.....	1	250 à ... tonnes.....	....	.....
2	200 " 249 "	....	.....	2	200 " 249 "	....	.....
3	150 " 199 "	....	.....	3	150 " 119 "	6	960
4	100 " 149 "	....	.....	4	100 " 149 "	82	14,810
5	50 " 99 "	2	130	5	50 " 99 "	38	30,365
6	Au-des. 50 "	1	30	6	Au-des. 50 "	1	35
	Total.....	3	160		Total.....	127	46,170

ANNEXE

CANAUX CANADIENS

Les systèmes de canaux du Canada, sous le contrôle du gouvernement et relativement aux lacs et aux rivières navigables, sont comme suit:—

Premièrement—Ligne directe de Montréal à la tête du lacSupérieur (navigation d'un tirant d'eau minimum de 11 pieds).

	Milles.
1. Canal Lachine	8½
Lac Saint-Louis et fleuve Saint-Laurent	16
2. Canal Soulanges	14
Lac Saint-François et fleuve Saint-Laurent	31
3. Canal Cornwall	11¼
Fleuve Saint-Laurent	5
4. Canal de la Pointe-Farran	1½
Fleuve Saint-Laurent	9½
5. Canal du Rapide-Plat	3⅜
Fleuve Saint-Laurent	4
6. Canal des Galops	7⅓
Fleuve Saint-Laurent et lac Ontario	228
7. Canal Welland	26¾
Lac Erié, rivière Détroit, lac Saint-Clair, lac Huron, etc	574
8. Canal du Sault-Sainte-Marie	1¼
Du lac Supérieur à Port-Arthur	272
Total	1,214
A Duluth	1,336
Chicago	1,240

Deuxièmement—D'Ottawa au lac Champlain.

1. Grenville; 2. Carillon; 3. Sainte-Anne; 4. Chambly; 5. Saint-Ours.

Troisièmement—D'Ottawa à Kingston et à Perth.

1. Canal Rideau.

Quatrièmement—Du lac Ontario, à Trenton, au lac Huron, à l'embouchure de la rivière Severn.

1. Canal de la Trent (non terminé).

Cinquièmement—De l'océan aux lacs Bras-d'Or.

1. Canal de Saint-Pierre.

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent avec le réseau de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, ainsi que les canaux qui les relient, forme un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Isle à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, soit une distance de 2,217 milles anglais. La distance jusqu'à Duluth est de 2,339 milles anglais. La distance jusqu'à Chicago est de 2,243 milles.

Du détroit de Belle-Isle à l'embouchure du Saint-Laurent, à Montréal, la distance est de 1,003 milles. De Québec à Montréal la distance est de 160 milles. En raison du peu de profondeur des eaux sur une certaine étendue du fleuve entre ces deux endroits, particulièrement dans le lac Saint-Pierre, les vaisseaux qui tiraient plus de 10 à 12 pieds d'eau étaient autrefois dans l'impossibilité de passer pendant la majeure partie de la navigation. En 1826, la question du creusage du chenal a été réglée, mais ce n'est qu'en 1844 que les travaux de dragage ont commencé. Cette année-là on a commencé à creuser un nouveau chenal droit, mais le projet a été abandonné en 1847. En 1851 on a commencé le creusage du chenal actuel. A cette époque la profondeur du chenal à eau basse était de 10 pieds 6 pouces. En 1869, cette profondeur était portée à 20 pieds, à 25 pieds en 1882, et à l'expiration de 1888 on atteignait une profondeur de 27½ pieds à l'étiage sur une distance de 108 milles à partir de Montréal, jusqu'à un point où la marée commence à se faire sentir. Ces travaux se continuent à présent aux frais du gouvernement du Canada, qui, en 1888, sous l'empire de l'acte 51 Vic., ch. 5, de la même année, a pris à sa charge la dette contractée pour cet objet. Le chenal a une largeur minima de 300 pieds, qui se porte à 550 dans les courbes. Le chenal est indiqué par des feux et des bouées.

La navigation, fermée par la glace en hiver, s'ouvre vers la fin d'avril.

Grâce à ces travaux, Montréal a été mis à la tête de la navigation océanique, et c'est là que commence le réseau des canaux du Saint-Laurent, grâce auxquels on évite les divers rapides obstruant le canal en amont et qui donnent accès, par le canal Welland, les grands lacs et le canal Sault-Sainte-Marie, à la tête du lac Supérieur.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent près de Trois-Rivières où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens construits entre Montréal et le lac Supérieur sont ceux de Lachine, de Soulanges, de Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops, de Murray, de Welland et du Sault-Sainte-Marie. Leur longueur collective est de 73 milles; la chute totale directement évitée par les écluses est de 553¼ pieds, et le nombre d'écluses qu'un vaisseau aurait à passer de Montréal, tête de la navigation océanique, à la tête du lac Supérieur, est de 48. Le canal de Soulanges remplace le canal de Beauharnois, ce dernier ne devant plus servir à la navigation.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal canadien du Sault-Sainte-Marie, ainsi que le canal des chutes Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie. Ces deux canaux sont exempts de péages.

Il importe de remarquer que l'agrandissement des canaux sur la route principale entre Montréal et le lac Erié comprend les écluses, dont voici les dimensions minima:—Longueur 270 pieds, largeur 45 pieds, profondeur d'eau sur les seuils 14 pieds. La longueur des vaisseaux qui pourront passer est restreinte à 255 pieds. A la Pointe-Farran, dans le canal du même nom, l'écluse a une longueur de 800 pieds. Une écluse semblable est construite à Iroquois, dans le canal des Galops, ce qui permet de faire passer toute une touée à la fois.

CANAL LACHINE.

Première construction commencée en	1821
" terminée en	1825
Premier agrandissement commencé en	1843
" terminé en	1848
Deuxième agrandissement commencé en	1873
" terminé en	1901
Longueur du canal	8½ milles anglais.
Nombre des écluses	5
Dimensions des écluses	270 pieds sur 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils à 2 écluses	18 "
" " 3 écluses	14 "
Largeur moyenne du nouveau canal	150 "

Les anciennes écluses d'ascension, de 200 pieds sur 45 pieds, sont encore utilisables à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Il y a deux entrées à chaque extrémité.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'à la ville de Lachine, et permet d'éviter les rapides Saint-Louis, première série de rapides qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ils sont à une distance de 1,006 milles du détroit de Belle-Isle.

CANAL DE SOULANGES.

Construction commencée en	1892
Ouvert au trafic en	1899
Longueur du canal	14 milles anglais.
Nombre des écluses d'ascension	4
" de prise d'eau	1
Dimensions des écluses	280 pieds sur 45 pieds.
Chute totale des écluses	84 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	15 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface	164 "
Nombre de lumières à arc	219 de 2,000 bougies chacune.

Le canal s'étend depuis la Pointe des Cascades jusqu'à Coteau-Landing, évitant les rapides des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

La distance de la tête du canal Lachine au pied du canal de Soulanges est de 16 milles.

CANAL DE CORNWALL.

Commencé à 9 pieds en	1844
Ouvert d'abord en	1847
Agrandissement commencé en	1897
" terminé en	1900
Longueur du canal	11 milles anglais
Nombre des écluses	6
Dimensions des écluses	270 pieds sur 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	90 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	154 "

Les vieilles écluses d'ascension, de 200 x 45 pieds, saussi utiles, ont 9 pieds d'eau sur les buscs.

Depuis la tête du canal de Soulanges jusqu'au pied du canal de Cornwall il y a un intervalle de 31 milles sur le lac Saint-François, qu'on est à rendre navigable pour les vaisseaux tirant 14 pieds d'eau.

Le canal de Cornwall se continue au delà des rapides du Long-Sault, depuis la ville de Cornwall jusqu'à Dickinson's-Landing.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les canaux de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Commencé à 9 pieds en	1844
Ouvert en	1847
Agrandissement commencé en	1897
Agrandissement terminé en	1900
Longueur du canal	1½ mille.
Nombre des écluses	1
Nouvelle écluse	800 x 45 pieds.
Ancienne écluse	200 x 45 "
Ascension totale par les écluses	3½ pieds.
Hauteur de l'eau sur le seuil de la nouvelle écluse	14 "
Hauteur de l'eau sur le seuil de l'ancienne écluse	9 "
Largeur du canal au fond	90 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	154 "

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran la distance sur le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran et de passer toute la touée à la fois. A la descente, les navires peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Commencé à 9 pieds en	1844
Ouvert en	1847
Agrandissement commencé en	1884
" terminé en	1897
Longueur du canal	3½ milles.
Nombre des écluses	2
Dimensions des écluses	270 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	11⅔ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface	152 "

On peut aussi se servir de la vieille écluse, de 200 x 45 pieds, à 9 pieds d'eau sur les buscs.

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 9½ milles. Ce canal a été construit afin de permettre aux navires d'éviter les rapides à la remonte. Ceux qui descendent sautent les rapides sans danger.

CANAL DES GALOPS.

Commencé en	1844
Ouvert en	1846
Agrandissement commencé en	1888
" terminé en	1903
Longueur du canal	7¾ milles.
Nombre des écluses	3
Dimensions des écluses (dont une est une écluse de prise d'eau)	800 sur 50 pieds. 270 " 45 " 303 " 45 "
Ascention totale par les écluses	15½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	144

De la tête du canal du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

CANAL MURRAY.

Construction commencée en	1882
" terminée en	1890
Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest	56 milles.
Largeur au fond	80 pieds.
Largeur à la surface de l'eau	124 "
Profondeur à compter du plus bas niveau connu du lac	11 "
Pas d'écluses.	

Ce canal traverse l'isthme de Murray et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté et du lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

CANAL WELLAND.

Ligne principale de Port-Dalhousie, lac Ontario, à Port-Colborne, lac Erié.

	Ancienne ligne.	Ligne agrandie ou nouvelle.
Longueur du canal	27½ milles.	26 milles.
Portes auxiliaires (autrefois 3)	2	1
d'ascension	26	25
Nombre d'écluses. de prise d'eau	1	1
Dimensions	1 écluse 270 x 45 1 écluse 270 x 45 1 " 200 x 45 1 (de partage) 230 x 45 24 écluses 150 x 26 pds 6 pcs.	270 x 45 pieds.
Ascention totale par les écluses	326¾ pieds.	326¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	10¼ "	14 "
Construction commencée à 8 pieds		1824
" terminée en		1833
Agrandissement commencé à 14 pieds en		1872
" terminé en		1887

EMBRANCHEMENTS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—	
De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland	2,622 pieds.
Du canal, à Welland, à la rivière, par voie de l'écluse à l'aqueduc	300 "
De la tranchée de Chippawa à la rivière Niagara	1,020 "
Nombre des écluses.—Une à l'aqueduc et une à Port-Robinson	2
Dimensions des écluses	150 x 26½ pieds.
Ascension totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 " 10 pouces.

RIGOLE D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal	21 milles.
Nombre des écluses	2
Dimensions des écluses	1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 300 x 45 pieds. 28 "
Ascension totale par les écluses	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.

EMBRANCHEMENT DE PORT-WELLAND.

Longueur du canal	1¾ mille.
Nombre des écluses	1
Dimensions de l'écluse	185 x 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse	7 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	7½ "

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario à Port-Dalhousie, une pour l'ancien canal et l'autre pour le nouveau.

De Port-Dalhousie à Allanburg, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes de canaux en service, l'ancienne ligne et la nouvelle ligne agrandie.

D'Allanburg à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 580 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers le lac Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière Sainte-Marie jusqu'au canal du Sault. A partir du Sault jusqu'à Port-Arthur la distance par le lac Supérieur est de 274 milles, et jusqu'à Duluth de 397 milles.

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

Construction commencée en	1888
Ouvert au trafic en	1895
Longueur du canal, entre les extrémités des jetées d'entrée	7,742 pieds.
Nombre des écluses	1
Dimensions des écluses	900 x 60 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils (au plus bas niveau connu de l'eau)	18 pieds et 3 pouces.
Ascension totale	18 "
Largeur du canal au fond	141 " 8 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	150 "

Ce canal a été construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunit les lacs Huron et Supérieur sur le territoire canadien. Comme il a été constaté que la pile en maçonnerie du pont du Pacifique sur le canal, pile construite dans le chenal du canal, était un obstacle à la navigation, on l'a enlevée et le pont tournant couvre maintenant la largeur entière du chenal ou le lit du canal.

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en passant par le canal Lachine, ainsi que par la section navigable en bas de la rivière Ottawa et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la cité d'Ottawa; et de là par la rivière et le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario, soit une distance de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal de Lachine, voici quels sont les ouvrages qui ont été exécutés pour éviter les obstacles qui s'offrent à la navigation:—

Canaux de la rivière Ottawa.

L'écluse de Sainte-Anne.
Le canal de Carillon.
Le canal de Grenville.
Le canal Rideau.

La différence du niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension de 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires du port de Montréal:

Sections de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales à partir de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine	8½	
Du canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne	15	23½
Ecluse Sainte-Anne et jetées	⅛	23⅝
De l'écluse Sainte-Anne au canal Carillon	27	50⅝
Canal de Carillon	¾	51⅜
Du canal de Carillon au canal de Grenville	6¼	57⅝
Canal de Grenville	5¾	63⅜
Du canal de Grenville à l'entrée de la navigation du canal Rideau	56	119⅜
Navigation du Rideau aboutissant à Kingston	126¼	245⅝

ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

Construction commencée en		1814
" terminée en		1816
Reconstruction en bois		1833
" en maçonnerie		1843
Longueur du canal	⅛ mille.	⅛ mille.
Nombre des écluses	1	1
Dimensions des écluses	190 x 45 pieds.	200 x 45 pieds.
Ascension totale	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	6 "	9 "

Cette écluse, avec jetées de direction en amont et en aval, permet d'éviter les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes à 23½ milles du port de Montréal.

CANAL DE CARILLON.

Construction commencée en	1819
" terminée en	1833
Agrandissement commencé en	1871
" terminé en	1887
Longueur du canal	$\frac{3}{4}$ mille.
Nombre des écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale	16 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	110 "

Ce canal permet d'éviter les rapides de Carillon.

De l'écluse de Sainte-Anne au pied du canal de Carillon il y a un intervalle navigable de 27 milles par le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Par la construction du barrage de Carrillon, sur la rivière Ottawa, on a élevé l'eau de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

CANAL DE GRENVILLE.

Construction commencée en	1819
" terminée en	1833
Agrandissement commencé en	1871
" terminé en	1887
Longueur du canal	$5\frac{3}{4}$ milles.
Nombre des écluses	5
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale	$43\frac{3}{4}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 "

NAVIGATION SUR LE RIDEAU.

Construction commencée en	1826
" terminée en	1832

La navigation du Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, à l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable	$126\frac{1}{4}$ milles.
Nombre des écluses d'Ottawa à Kingston	35 d'ascension. 14 de descente.
Eclusement total . . $457\frac{1}{2}$ pds	$292\frac{1}{4}$ d'ascension et de $165\frac{1}{4}$ chute à l'étiage.
Dimensions des écluses	134 x 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 pieds.
Profondeur navigable sur les différents biefs	5 "
Largeur du canal au fond	60 pieds dans la terre. 54 " le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau	80 pieds dans la terre.

EMBRANCHEMENT DE PERTH.

Construction commencée en	1883
" terminée en	1892
Longueur du canal	7 milles.
Nombre des écluses	2
Dimensions des écluses	134 x 33 pieds.
Ascension totale par les écluses	26 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 pieds 6 pouces.
Longueur du barrage	200 pieds.
Largeur du canal au fond	40 " dans le roc. 60 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	80 " dans l'argile

Lembranchement de Perth du canal Rideau établit une communication entre la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, et la ville de Perth.

Le bief de partage de la ligne se trouve en amont du lac Rideau, mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des eaux qu'on y a menées. Ci-suit l'indication des sources d'alimentation.

A partir du point de partage, la route vers Ottawa passe par la rivière Rideau, et vers Kingston par la rivière Cataraqui. L'eau nécessaire à l'alimentation du canal provient des bassins de réserve dont la description est détaillée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories, savoir:—

1. Le bief de partage est alimenté par le lac Wolfe.

2. Les biefs de descente de l'est jusqu'à Ottawa sont alimentés par la rivière Tay et ses tributaires, rivière qui se jette dans le lac Rideau.

3. Les biefs de descente du sud-ouest, jusqu'à Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase et ses tributaires, autrefois appelé le lac du Diable, qui se jette dans le lac Opénicon.

Le lac Opénicon reçoit ses eaux du lac au Chevreuil et du lac du Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente, grossies par celles du lac Loughboro, se jettent dans le lac aux Atocas. Ce dernier se déverse par l'issue de Rond-Tail, et forme la rivière Cataraqui. Grâce aux digues établies sur divers points, on a rendu cette rivière navigable jusqu'à Kingston.

RIVIÈRE RICHELIEU ET LE LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, à 46 milles en aval de Montréal; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse de Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal de Chambly jusqu'à Saint-Jean, pour suivre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. Sa longueur, de Sorel à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York. De la frontière à New-York la distance est de 330 milles.

Le tableau qui suit donne les distances de Sorel à New-York.

Sections de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales.
	Milles.	Milles.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours	14	14
De l'écluse de Saint-Ours au canal de Chambly	32	46
Canal de Chambly	12	58
Du canal de Chambly à la ligne frontière	23	81
De la ligne frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain avec la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ÉCLUSES DU BARRAGE DE SAINT-OURS.

Construction commencée en	1844
" terminée en	1849
Longueur	⅛ mille.
Nombre des écluses	1
Dimensions de l'écluse	200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	5 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 pieds à l'étiage.
Longueur du barrage dans le chenal de l'est	300 " "
" " " l'ouest	690 " "

A Saint-Ours, situé à 14 milles de Sorel, le Richelieu est divisé en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est situé sur le chenal de l'est.

Le Richelieu a une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly, une distance de 23 milles.

CANAL DE CHAMBLY.

Construction commencée en	1831	
" terminée en	1843	
Longueur du canal	12 milles.	
Nombre des écluses	9	
Dimensions des écluses:—		
Ecluse de prise d'eau n° 1 à Saint-Jean	122 pieds.	
" d'ascension n° 2	124 "	de 22½ à 24
" " 3, 4, 5, 6	118 "	pieds de large.
" " 7, 8, 9, écluses accolées.	125 "	
Ascension totale par les écluses	74 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	6½ "	
Largeur du canal au fond	36 "	
" à la surface de l'eau	60 "	

Ce canal fait suite aux 32 milles de navigation entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal permet d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

CANAL DE LA TRENT.

Le terme «canal de la Trent» s'applique à une série de nappes d'eau qui ne forment pas, cependant, une ligne suivie de navigation, et qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour le trafic local. Grâce à divers travaux, on a donné plus d'ampleur à cette ligne locale qui, au moyen d'autres ouvrages en cours et en projet, deviendra une ligne directe entre le lac Ontario et le lac Huron.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, à l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années, il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

Voici le projet tel que primitivement conçu et tel que modifié:—

Par la rivière Trent, le lac au Piz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Pierreux, Lovesick, au Daim, Buckhorn, Chemong, aux Pigeons, à l'Esturgeon et Cameron jusqu'au lac du Baume, point de partage des eaux, situé à environ 155 milles de Trenton; du lac du Baume par un canal et par la rivière Talbot, jusqu'au lac Simcoe; de là par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, la distance totale étant d'environ 200 milles, dont il n'y aura que 15 ou 20 milles de réellement canalisés.

L'exécution entière de ce projet, commencée en 1837 par le gouvernement impérial, a été différée. Cependant, par certaines constructions désignées plus bas, plusieurs parties de ces eaux ont été rendues navigables et tout le projet

est à s'exécuter. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac de l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 174 milles de Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des biefs navigables et de ceux qui ne le sont pas.

	Navigables. Milles.	Innavigables. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, au rapide de Neuf-Milles	—	—
Du rapide de Neuf-milles à Percy-Landing	19½	—
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heely	—	14½
Du barrage des chutes de Heely à Peterboro	51¾	—
De Peterboro à Lakefield	—	9½
De Lakefield à un point au delà du lac Baume	61	—
	132¼	33

Distance totale, de la baie de Quinté à un point au delà du lac du Baume	165¼
De la Pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, à 48¾ milles de Lakefield, le bras traverse la ville de Lindsay à Port-Perry, à la tête du lac Scugog	27

Les constructions, grâce auxquelles la navigation de la Trent a été améliorée, comprennent des canaux, avec écluses et ponts à la Pointe de Young, aux rapides Burleigh, à Lovesick, aux rapides Buckhorn, à Bobcaygeon, aux chutes Fenelon et à Rosedale, ainsi que des barrages à Lakefield et la Pointe de Young, aux chutes Burleigh, à Lovesick, à Buckhorn, à Bobcaygeon et aux chutes Fenelon. Ces constructions ouvrent une voie de communication entre Lakefield, à 9½ milles de Peterboro, et le lac du Baume, tête du réseau, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, à 9½ milles de Peterboro, le barrage qui se trouve à la tête du rapide de Neuf-Milles, de la rivière Otonabi, maintient la navigation depuis le lac Katchewannoe jusqu'à la Pointe de Young en montant.

A la Pointe de Young, à 5 milles de Lakefield, le barrage entre le lac Katchewannoe et le lac Clair règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Pierreux jusqu'au pied du canal de Burleigh.

Aux rapides de Burleigh, à 10 milles de la Pointe de Young, un canal d'environ 2¼ milles de long permet d'éviter les rapides de Burleigh et de Lovesick et relie le lac Pierreux à la baie du Daim.

Aux rapides de Buckhorn, à sept milles des rapides de Burleigh, il y a un canal d'environ un quart de mille de long.

A Bobcaygeon, à 15¾ milles des rapides de Buckhorn, un barrage de 553 pieds de long règle le niveau de l'eau jusqu'aux chutes de Fenelon.

Aux chutes Fenelon, à 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de long relie le lac à l'Esturgeon au lac Cameron.

Ci-suit une liste des écluses avec leurs dimensions:—

1 écluse à Rosedale (entretenue par le gouvernement de l'Ontario), 100′ x 30′ x 4′ 6″ à 6′ 6″ profondeur d'eau sur les buscs.

2 écluses à Fenelon.....134′ x 33′ x 5′ 0″ à 7′ 6″ profondeur d'eau sur les buscs.

1 " Lindsay.....134′ x 33′ x 5′ 0″ à 7′ 6″ "

1 " Bobcaygeon.....134′ x 33′ x 5′ 8″ à 7′ 0″ "

1	écluse à	Buckhorn.....	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 9′ 0″	profondeur d'eau sur les buscs.	
1	"	Lovesick.....	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 9′ 4″	"	"
2	"	Burleigh.....	134′ x 33′ x 6′ 0″ à 8′ 0″	"	"
1	"	Pointe Young...	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 4′ 0″	"	"
1	"	Peterboro.....	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 10′ 0″	"	"
1	"	Hastings.....	134′ x 33′ x 7′ 0″ à 10′ 6″	"	"
1	"	Chisholm.....	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 8′ 6″	"	"
13					

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

Construction commencée en..... 1854
Construction terminée en..... 1869
Agrandissement commencé en..... 1875
" terminé en..... 1881
Longueur du canal.....Environ 2,600 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau50 pieds.
Ecluse.....Une écluse de marée, 4 portes doubles.
Dimensions.....200 x 48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....18 pieds à l'étiage.
Profondeur d'eau dans le canal.....19 pieds.
Montant et baissant extrêmes de la marée dans la baie Saint-Pierre..7 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, du côté sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de large et débouche dans l'océan Atlantique.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Construction commencée en..... 1842
" terminée en..... 1845
Longueur du canal..... 12 milles anglais.
Nombre des écluses..... 9
Dimensions des écluses.....200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses..... 82½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..... 9 "
Largeur du canal au fond..... 80 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau.....120 pieds.

Comme le nouveau canal de Soulanges est aujourd'hui ouvert à la navigation, le canal de Beauharnois a été abandonné pour fins de navigation.

CANAUX PLUS ANCIENS.

Un réseau de trois canaux a précédé le canal de Beauharnois. Ce sont:—

CANAL DU COTEAU-DU-LAC.

Construction commencée en..... 1779
" terminée en..... 1780

CANAL DE LA ROCHE-FENDUE.

Construction commencée en	1779
" terminée en	1780

CANAL DE LA POINTE DE LA CASCADE.

Construction commencée en	1782
" terminée en	1783

Les écluses étaient de 20 x 6 pieds et admettaient un tirant d'eau de 2 pieds. En 1814, on a commencé à les élargir à 12 pieds. Ces travaux ont été terminés en 1817.

Deux canaux avaient aussi été construits à partir de la baie de Burlington, Ontario. C'étaient:—

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

Construction commencée en	1825
" terminée en	1832

CANAL DESJARDINS.

Construction commencée en	1826
" terminée en	1837

Ni l'un ni l'autre de ces canaux n'avaient besoin d'écluses. Ils ont été abandonnés depuis longtemps. La profondeur de l'eau était d'abord de $7\frac{1}{2}$ pieds.

INDEX.

STATISTIQUES DES CANAUX POUR LA SAISON DE NAVIGATION 1914.

INTRODUCTION— PAGE.

Comparaison du trafic—canaux..... 1,32
Tonnage des navires et marchandises pour un nombre d'années..... 33,38
Etat du grain descendu par le canal Welland..... 39
Etat du grain arrivé à Montréal par voie des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien..... 40
Etat du grain arrivé à Montréal par les canaux du Saint-Laurent..... 40
Etat du grain transbordé à Kingston et Prescott..... 41
Fret à destination de l'est.....
Fret à destination de l'est et de l'ouest..... 42
Fret d'entier parcours, est et ouest, par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, aussi fret de ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis..... 43
Etat du nombre des navires et de la quantité totale de fret passé par le canal Welland et de ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis pour un nombre d'années..... 44
Etat de la quantité totale de fret passée par les différentes divisions du réseau des canaux..... 45
Etat comparatif du trafic passé par les canaux américains des chutes Sainte-Marie et par le canal canadien du Sault-Sainte-Marie, pour les saisons 1913, 1914..... 46 47
Table C.—Tableau indiquant le fret transporté en amont et en aval sur le canal Welland pendant une suite d'année..... 48, 49
" A.—Céréales descendues par le Canal Welland pendant un nombre d'années..... 50, 51
" B.—Tableau du fret transporté par le canal Welland en transit entre les ports des Etats-Unis..... 52
" D.—Tableau du fret d'entier parcours descendu par le canal Welland sur des navires canadiens et américains..... 53, 56
Récapitulation du fret d'entier parcours par le canal Welland à destination de l'ouest..... 57
Récapitulation du fret d'entier parcours par le canal Welland à destination de l'est et de l'ouest..... 57
" F.—Tableau du fret passé à l'est du lac Erié jusqu'à Montréal..... 58, 59
" G.—Tableau du fret passé à l'ouest de Montréal jusqu'au lac Erié..... 60, 61
" H.—Tableau du fret passé à l'est par le canal Welland, de ports américains à des ports américains..... 62, 63
" L.—Quantité du grain transbordée à Kingston, Prescott et Ogdensburg..... 64
" M.—Houille passée par le canal Welland de 1885 à 1914..... 64
" N.—Houille passée par les canaux du Saint-Laurent de 1885 à 1914..... 65
" O.—Quantité de fret d'entier parcours par le canal Welland jusqu'à Montréal, autres ports canadiens et ports des Etats-Unis..... 66, 68
Tableau 1.—Etat comparatif du fret total passé par tous les canaux pendant 1913 et 1914..... 69
" 2.—Sommaire du nombre, tonnage et nationalité des navires passés par les divers canaux..... 70
" 3.—Tableau des navires.....71,72,73
" 4.—Etat comparatif du trafic pour 1913 et 1914..... 74, 75
" 5.—Etat du trafic pour 1914..... 76, 77
" 6.—Etat sommaire du trafic indiquant la quantité totale des articles de chaque espèce transportés..... 78, 79
" 7.—Trafic total sur le canal du Sault-Sainte-Marie..... 80
" 8.—Canal Welland, total du trafic..... 81
" " d'entier parcours..... 82
" trafic intermédiaire..... 83
Canaux du Saint-Laurent, trafic total..... 84
Canaux du Saint-Laurent, trafic total d'entier parcours..... 85
Canaux du Saint-Laurent, trafic total intermédiaire..... 86
Canal Chambly, trafic total arrangé alphabétiquement..... 87
" Saint-Pierre " " 88
" Murray " " 89
" Ottawa " " 90
" Rideau " " 91
" de la Vallée de la Trent, trafic total..... 92
" Saint-André, trafic total..... 93
Tableau 8.—Etat du tonnage classifié de tous les navires pour 1914..... 94, 95
Annexe.—Canaux canadiens..... 98, 109

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER

DU CANADA

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN

1914

(Traduit de l'anglais)

(Suivant les rapports attestés sous serment et fournis par les différentes compagnies de chemins de fer.)

A. W. CAMPBELL

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1915

[N° 20b—1915]

Au Feld-Maréchal Son Altesse Royale le prince Arthur William Patrick Albert, Duc de Connaught et de Strathcarn, C.J., C.C., C.P., etc., etc., etc., Gouverneur-général et Généralissime du Canada.

PLAISE A VOTRE ALTESSE ROYALE:

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Altesse Royale le rapport annuel du contrôleur des statistiques pour l'année terminée le 30 juin 1914.

F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

A l'honorable F. Cochrane,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du contrôleur des statistiques, section des chemins de fer, pour l'année terminée le 30 juin 1914.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

BUREAU DU CONTRÔLEUR DES STATISTIQUES,
OTTAWA, 23 décembre 1914.

M. A. W. CAMPBELL, I. C.,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-jointes les statistiques des chemins de fer pour l'année terminée le 30 juin 1914.

Vous trouverez le détail des faits dans les tableaux qui suivent ces remarques et les résumés. Ils semblent indiquer un léger ralentissement dans le mouvement en avant qui semblait caractériser les rapports des dernières années surtout. Les causes que l'on peut assigner pour ces diminutions ne sont ni locales ni nationales, mais doivent être recherchées dans les conditions du marché mondial et dans le marasme où se trouve le commerce en général.

CHEMINS DE FER ÉLECTRIQUES.

Les statistiques concernant les chemins de fer électriques sont placées à la suite des présents commentaires et aussi dans des tableaux consécutifs à ceux des chemins de fer à vapeur.

PARCOURS DES CHEMINS DE FER.

Le parcours total des chemins de fer officiellement exploités à la date du 30 juin 1914, est de 30,794,54 milles, soit une augmentation sur l'année précédente de 1,491,01 milles.

On trouve les détails de longueurs de parcours dans chaque province dans les pages qui suivent ces commentaires et dans les tableaux donnés au cours de ce rapport.

On a donné cette année une attention spéciale pour déterminer par des enquêtes officielles la longueur et la location des voies ferrées en cours de construction. Voici le résultat de ces enquêtes:—

Province.	Lignes arpentées.	Lignes construites à l'entreprise.	Lignes achevées.	En opération.	Total.
Manitoba	354·00	108·33	133·85	102·70	698·88
Colombie-Britannique	3,577·69	1,234·98	698·08	598·20	6·108·95
Québec	439·00	945·63	43·29	1·70	1,429·62
Ontario	531·84	1,841·06	835·71	465·20	3,673·81
Nouveau-Brunswick	57·00	167·55	.....	.....	224·55
Saskatchewan	3,458·00	340·37	555·40	587·19	4,940·96
Alberta	3,054·47	804·95	1,188·93	688·23	5,736·58
Nouvelle-Ecosse	.....	78·02	.....	.....	78·02
Total	11,472·00	5,520·89	3,417·26	2,443·22	22,891·37

Voici une comparaison des longueurs de voie sous construction en 1913 et 1914:—

——	1913.	1914.
Arpentées	6,557·87	11,472·00
Construites à l'entreprise	8,591·40	5,520·89
Complétées	2,956·37	3,417·26
En opération	541·96	2,443·22
Total	18,647·60	22,891·37

On remarquera que les chiffres sont beaucoup plus élevés pour les provinces de l'ouest pour la longueur de voie en construction.

Le relevé du parcours des chemins de fer est donné ici jusqu'en 1914:—

Année.	Milles en opération.	Année.	Milles en opération.
1835	0	1875	4,804
1836	16	1876	5,218
1837	16	1877	5,782
1838	16	1878	6,226
1839	16	1879	6,858
1840	16	1880	7,194
1841	16	1881	7,331
1842	16	1882	8,697
1843	16	1883	9,577
1844	16	1884	10,273
1845	16	1885	10,773
1846	16	1886	11,793
1847	54	1887	12,184
1848	54	1888	12,163
1849	54	1889	12,628
1850	66	1890	13,151
1851	159	1891	13,838
1852	205	1892	14,564
1853	506	1893	15,005
1854	764	1894	15,627
1955	877	1895	15,977
1856	1,414	1896	16,270
1857	1,444	1897	16,550
1858	1,863	1898	16,870
1859	1,994	1899	17,250
1860	2,065	1900	17,657
1861	2,146	1901	18,140
1862	2,189	1902	18,714
1863	2,189	1903	18,988
1864	2,189	1904	19,431
1865	2,240	1905	20,487
1866	2,278	1906	21,353
1867	2,278	1907	22,452
1868	2,270	1908	22,966
1869	2,524	1909	24,104
1870	2,617	1910	24,731
1871	2,695	1911	25,400
1872	2,899	1912	26,727
1873	3,832	1913	29,304
1874	4,331	1914	30,795

La répartition du nombre de milles de chemin de fer par province en 1914 a été comme suit:—

Province.	Milles.	Augmentation.
Nouvelle-Ecosse	1,365·12	5·15
Ile du Prince-Edouard	279·23	.....
Nouveau-Brunswick	1,839·32	294·65
Québec	4,043·32	57·29
Ontario	9,255·02	255·26
Manitoba	4,075·45	82·17
Saskatchewan	5,089·16	438·20
Alberta	2,544·40	332·18
Colombie-Britannique	1,978·35	27·43
Yukon	101·71	.....
Aux Etats-Unis	223·46	(1)1·32
Total	30,794·54	1,491·01

(1) Diminution.

L'item concernant le parcours aux Etats-Unis est d'un caractère spécial. Il se rapporte entièrement à des sections du Pacifique Canadien et du Nord-Canadien, par exemple, qui sont des parties d'une ligne continue passant sur le territoire américain d'un point du Canada à un autre aussi en Canada. Il y a aux Etats-Unis plusieurs chemins de fer appartenant à des compagnies canadiennes, mais aucun n'est compris dans le tableau précédent.

Le développement du nombre de milles de chemin de fer par provinces depuis 1907 est comme suit:—

Province.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Ontario	7,638	7,933	8,229	8,230	8,322	8,546	9,000	9,255
Québec	3,516	3,574	3,663	3,795	3,882	3,883	3,986	4,043
Manitoba	3,074	3,111	3,205	3,221	3,446	3,520	3,993	4,076
Saskatchewan	2,025	2,081	2,631	2,932	3,121	3,754	4,651	5,089
Alberta	1,323	1,323	1,321	1,488	1,494	1,897	2,212	2,545
Colombie-Britannique	1,686	1,733	1,796	1,832	1,842	1,855	1,951	1,978
Nouveau-Brunswick	1,503	1,509	1,547	1,522	1,548	1,545	1,545	1,839
Nouvelle-Ecosse	1,329	1,344	1,351	1,351	1,354	1,357	1,359	1,365
Ile du Prince-Edouard	267	267	269	269	269	269	279	279
Yukon	91	91	91	91	102	102	102	102
Aux Etats-Unis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	225	224

L'augmentation des voies doubles fut en 1914 de 308,87 milles, contre 232 milles en 1913, et 142 milles en 1912. Le total des voies doubles était de 2,292,79 milles le 30 juin dernier.

Les voies de garage et d'évitement ont augmenté de 582;78 milles durant l'année, formant un total de 7,517,57

Les chiffres concernant les voies doubles, les voies de garage et d'évitement depuis 1907 sont comme suit:—

——	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Voies double	1,067	1,211	1,464	1,543	1,610	1,752	1,984	2,293
Vois de garage et d'évitement	4,092	4,546	4,761	5,155	5,550	6,149	6,935	7,518

En combinant les voies simples, les voies doubles, les voies de garage et les voies d'évitement, le résultat obtenu depuis 1907 est celui qui suit:—

Année.	Milles.	Augmentation.
1907	27,967	
1908	29,068	1,101
1909	30,329	1,261
1910	31,429	1,100
1911	32,559	1,130
1912	34,629	2,070
1913	38,223	3,594
1914	40,605	2,382

Les tableaux Nos 1, 2 et 3 offrent des renseignements détaillés, sous le rapport du nombre de milles de parcours.

CAPITAL DES CHEMINS DE FER.

Le capital des chemins de fer canadiens, actuellement et officiellement en opération, s'élevait au 30 juin 1914 à $1,808,820,761, contre $1,531,830,692 en 1913; il y a donc augmentation de $276,990,069. On trouvera les détails à la page 4.

Ce capital était constitué en 1914 comme suit:—

Actions	$ 853,110,653
Débenture	173,307,470
Dette consolidée	782,402,638
Total	$1,808,820,761

Il y eut pendant l'année une augmentation de $107,844,383 pour les deux classes d'actions et de $169,145,686 pour les obligations.

La dette consolidée était composée des item suivants:—

Obligations	$ 711,742,135
Obligations diverses	18,628,252
Obligations sur revenu	27,022,751
Obligations fidéjussoires sur matériel	25,009,500
Total	$ 782,402,638

Il faut ajouter au capital des chemins de fer exploités le 30 juin 1914, les chiffres suivants affectés aux chemins de fer officiellement sous construction:—

Actions	$ 64,637,500
Dette consolidée	88,669,809
Total	$ 153,307,309

On trouvera dans le tableau 4*a* les détails des sommes investies dans les chemins de fer sous construction. En réunissant le capital des chemins de fer sous construction avec celui des chemins de fer exploités, on a le tableau suivant:—

Actions	$ 917,748,153
Actions débentures consolidée	173,307,470
Dette d'amortissement	871,072,447
Total	1,962,128,070

Comme nous l'avons dit l'année dernière, nous avons fait un état clair et précis du capital des chemins de fer, et nous avons éliminé toutes les anciennes émissions d'actions ou de débentures, ainsi que les répétitions pour double obligation.

On a cru bon pendant longtemps d'estimer la valeur d'un chemin de fer par la longueur de son parcours, et cette méthode ne présente pas d'inconvénient pourvu qu'on n'y attache aucune signification indue. La valeur des comparaisons faites sur cette base doit toujours rester dans les limites des conditions actuelles. Et en ce qui concerne le Canada, on ne peut établir un étalon de mesure de la valeur des chemins de fer tout en se conformant aux faits ainsi, par exemple, il serait injuste de prendre comme étalon la valeur moyenne du parcours exploité, car il y a un parcours considérable, comme les chemins appartenant au gouvernement pour, lequel il n'y a pas eu d'émission, ni d'actions, ni de débentures. D'un autre côté, on doit éliminer de ce calcul la longueur de parcours ainsi que la dette consolidée du Grand Tronc Pacifique, parce que ce chemin de fer est encore en grande partie sous construction. D'après ces données, voici comment l'on pourrait représenter le bilan des chemins de fer:—

ACTIONS.	1913	1914
Payant dividendes	$ 421,072,361	$ 492,580,812
Ne payant pas de dividendes	308,302,155	360,529,841
Montant des dividendes	27,333,373	30,434,601
Pour cent sur actions payant dividendes	6·45	6·17
Pour cent sur toutes les actions	3·72	3·56
Par mille de ligne	28,771	30,138
DETTE CONSOLIDÉE.		
Total en circulation	$ 477,820,834	$ 617,561,386
Par mille de ligne affectée	18,209	23,481
FONDS CONSOLIDÉ.		
Montant en circulation (C.P.R.)	$ 163,257,224	$ 173,307,470
Intérêt	6,337,188	6,809,520
Par mille de ligne affectée	14,187	14,503

En condensant les item précédents, on a le résultat suivant en capital par mille de ligne pour 1914:—

	Par mille.
Toutes les actions	$ 30,138
Dette consolidée des lignes affectées	23,481
Fonds consolidé (C.P.R)	14,305

Il est impossible d'ajouter ces montants ensemble. Le passif actuel est la dette consolidée, et elle s'élève pour 1914 à $23,481 par mille de ligne affectée au calcul. Les actions ne font pas partie du passif, car elle ne constituent pas un lien ou hypothèque sur le matériel. Le fonds consolidé du Pacifique Canadien garantit simplement un taux déterminé d'intérêt, mais non le principal et l'intérêt, et pour cette raison, ne peut être classé avec les obligations. Les actions couvraient 28,307 milles de parcours, les obligations 26,300 et le fonds consolidé 11,950.

Les faits suivants concernant les lignes possédées et exploitées par l'état sont intéressants:—

—	Milles.	Coût eu capital.	Coût par mille.
Intercolonial	1,455	$ 103,035,580	$ 70,815
Ile du Prince-Edouard	279	8,920,623	31,973
Temiskaming and Northern Ontario	334	19,813,245	59,321
New Brunswick Coal and Railway	58	1,936,600	32,217
Total	2,123	133,706,048	.....

Ci-suit un état du passif des chemins de fer canadiens depuis 1876:—

Année.	Actions.	Débentures.	Dette consolidée.	Total.
	$	$	$	$
1876	180,955,657	.....	76,079,531	257,035,188
1877	182,578,994	.....	79,676,382	262,255,376
1878	191,331,767	.....	83,710,938	275,042,705
1879	192,674,553	.....	81,151,628	273,826,181
1880	189,956,177	.....	80,661,316	270,617,493
1881	199,527,981	.....	84,891,313	284,418,293
1882	216,468,465	.....	92,487,932	306,956,397
1883	269,092,615	.....	102,134,295	371,226,910
1884	285,077,822	.....	109,310,963	394,388,785
1885	312,183,162	.....	141,370,963	453,553,125
1886	317,141,948	.....	169,359,306	486,501,254
1887	324,128,738	.....	194,801,553	588,930,291
1888	327,493,882	.....	228,617,728	556,111,610
1889	332,559,672	.....	261,675,226	584,234,898
1890	338,177,386	.....	266,885,707	605,063,093
1891	339,769,786	.....	292,291,654	632,061,440
1892	344,400,282	.....	305,120,200	649,520,482
1893	371,877,287	.....	307,225,888	679,103,175
1894	361,760,508	.....	327,003,803	688,764,311
1895	361,449,590	.....	330,785,546	692,235,136
1896	361,075,340	.....	336,137,601	697,212,941
1897	367,611,048	.....	348,834,086	716,445,134
1898	378,141,790	.....	354,946,865	733,098,655
1899	391,300,360	.....	362,053,495	753,353,855
1900	410,326,095	.....	373,716,704	784,042,799
1901	424,414,314	.....	391,696,523	816,110,837
1902	460,401,863	.....	404,806,847	865,208,710
1903	483,770,312	.....	424,100,762	907,871,074
1904	492,752,530	.....	449,114,035	941,866,565
1905	526,353,951	.....	465,543,967	991,897,918
1906	561,655,395	.....	504,226,234	1,065,881,629
1907	588,563,591	.....	583,369,217	1,171,937,808
1908	607,891,349	.....	631,869,664	1,239,761,013
1909	647,534,647	.....	660,946,769	1,308,481,416
1910	687,557,387	.....	722,740,300	1,410,297,687
1911	749,207,687	.....	779,481,514	1,528,689,201
1912	770,459,351	.....	818,478,175	1,588,937,526
1913	755,316,516	163,257,224	613,256,952	1,531,830,692
1914	853,110,653	173,307,470	782,402,638	1,808,820,761

Les diminutions de 1913 sont dues en totalité à la révision que nous avons faite alors, et résultent de l'élimination d'une quantité considérable de vieilles émissions et de doubles obligations. Les rapports entre les dividendes et les recettes nettes au capital-actions depuis sept ans, sont indiquées dans les tableaux suivants—

Année.	Débentures.	Intérêt sur débentures.	Actions.	Dividendes sur actions.	Pourcentage sur actions.	Recettes nettes.	Actions et débentures.	Pour cent.
	$	$	$	$	$	$	$	
1907....	.....	.....	588,568,591	12,760,435	2·17	42,989,537	588,568,591	7·30
1908....	.....	.....	607,891,349	12,955,243	2·11	39,614,171	607,891,349	6·51
1909....	.....	.....	647,534,647	19,230,126	2·97	40,456,252	647,534,647	6·24
1910....	.....	.....	687,557,387	21,747,914	3·16	53,550,777	687,557,387	7·78
1911....	.....	.....	749,207,687	30,577,740	4·08	57,698,709	749,207,687	7·70
1912....	.....	.....	770,459,351	31,164,791	4·04	68,677,213	770,459,351	8·91
1913....	163,257,224	6,337,188	755,316,516	27,333,373	3·72	74,671,160	918,573,740	8·13
1914....	173,307,470	6,805,320	853,110,653	30,434,601	3·56	64,108,280	1,026,418,123	6·25

Les recettes nettes indiquées dans le tableau précédent sont déduites par différence entre les recettes brutes et les frais d'exploitations. Les recettes nettes d'après les règles de la comptabilité et non pas dans le sens populaire, sont données sous le titre de revenu dans une page ultérieure. Il faut se rappeler qu'avant 1913 les intérêts sur les débentures du Pacifique Canadien étaient mis avec les dividendes.

Il y a une augmentation de $3,101,228 sur la somme totale des dividendes payés en 1914 de plus qu'en 1913.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

La somme totale de subventions en argent données aux chemins de fer pendant l'année est de $16,106,319.32, la plus haute dans l'histoire des chemins de fer du Canada. Cette somme a été fournie comme suit:—

Par le gouvernement du Canada.....	$15,583,059 32
Par les gouvernements provinciaux.....	523,260 00
	$16,106,319 32

Les détails des subventions en argent, en prêts, etc., pour aider les chemins de fer sont donnés dans le tableau 5.

Voici l'état des subventions en argent jusqu'au 30 juin:—

Année.	Gouvernement fédéral.	Provinces.	Municipalités.
	$ c.	$ c.	$ c.
1876	*18,564,352 37	4,203,240 43	5,384,005 70
1877	16,235,185 33	4,338,498 02	5,606,799 31
1878	26,438,914 96	14,292,002 29	5,877,078 63
1879	26,438,914 00	14,593,001 91	7,408,478 63
1880	32,761,920 65	17,639,206 60	8,310,944 63
1881	37,629,207 33	*a*16,676,266 29	8,395,944 63
1882	37,731,208 33	17,044,628 91	9,080,944 63
1883	49,548,639 93	18,342,102 80	9,617,055 94
1884	†78,123,918 18	19,836,055 93	9,875,055 94
1885	92,762,967 17	19,137,719 93	11,034,450 43
1886	87,426,814 52	19,338,679 93	11,320,892 43
1887	91,228,674 03	21,204,993 01	11,500,892 43
1888	*c*90,644,574 40	23,342,758 82	11,625,050 43
1889	91,888,491 21	24,036,306 80	11,699,724 43
1890	93,889,277 76	25,086,285 41	11,786,224 43
1891	96,529,524 07	25,731,965 43	11,907,009 43
1892	97,601,639 53	26,997,435 78	14,139,234 90
1893	100,422,165 09	28,229,355 49	14,272,456 99
1894	102,087,290 06	29,368,697 75	14,374,610 99
1895	†103,451,148 93	29,727,512 63	14,376,686 99
1896	101,961,763 91	30,055,946 30	14,463,756 99
1897	102,458,434 71	31,171,346 65	15,902,367 99
1898	103,878,261 66	31,495,555 48	15,928,167 99
1899	107,030,639 24	31,656,725 57	16,005,429 28
1900	107,760,795 70	31,310,170 06	16,173,303 45
1901	110,225,503 43	32,395,522 67	16,302,514 45
1902	112,324,091 13	33,145,320 84	16,539,104 03
1903	113,791,113 41	32,809,728 41	16,651,044 46
1904	115,875,668 31	34,496,917 84	17,346,634 36
1905	117,145,511 67	40,415,630 27	17,420,085 65
1906	118,474,316 04	43,278,022 12	17,576,538 15
1907	128,827,648 77	*b*35,132,130 80	17,601,945 77
1908	133,049,376 07	35,191,414 80	17,637,827 21
1909	135,549,987 71	35,588,526 15	17,824,823 60
1910	*d*146,932,179 71	35,837,060 16	17,983,823 60
1911	148,217,071 75	35,919,360 16	18,042,823 60
1912	*e*154,075,235 09	35,945,515 16	18,051,323 60
1913	163,251,469 42	36,500,015 16	18,078,673 60
1914	178,834,528 74	37,023,275 16	*f*17,914,836 40

*Y compris le prêt de $2,311,666.67 au chemin de fer du Nord; n'a pas été rapporté dans la suite.

†Y compris le prêt de $29,880,912 au ch. de fer Pacifique-Canadien; n'a pas été rapporté dans la suite.

*c*Prolongement de l'Est $1,284,495.76 inclus aujourd'hui dans le chemin de fer Intercolonial.

‡Total inexact de $2,394,000 porté au compte du chemin de fer de la Rive-Nord.

*a*Diminution $1,044,000 accordée par le gouvern. du Nouv.-Brunswick au ch. de fer St-Jean et Maine.

*b*Ce montant ne comprend pas le coût du chemin de fer "Temiskaming and Northern Ontario" ($10,570,549) comme précédemment.

*d*Ce montant comprend les $10,000,000 prêtés à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sous l'empire du chap. 19 des Lois de 1909.

*e*Ceci comprend un paiement de $4,994,416.66 au Grand-Tronc-Pacifique en vertu, de la clause relative au matériel de la convention entre le gouvernement et la compagnie.

f Cette réduction est due au remboursement d'un fait.

Le relevé suivant indique quelles ont été les sommes versées par les diverses provinces depuis 1875:—

Année.	Ontario.	Québec.	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Colombie-Britannique.	Manitoba.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1875	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1876	1,884,719 43	228,521 00	.....	2,000,900 00	.....	.....	4,203,240 43
1877	1,838,677 02	336,821,00	.....	2,163,000 00	.....	.....	4,338,498 02
1878	2,229,639 02	1,192,013 27	818,750 00	2,730,000 00	.....	.....	6,970,402 29
1879	2,549,639 02	1,192,013 27	818,750 00	2,730,000 00	.....	.....	7,290,402 29
1880	2,992,037 02	1,415,493 27	818,750 00	2,754,000 00	.....	.....	7,970,280 29
1881	3,183,037 02	1,578,443 27	823,330 00	2,754,000 00	.....	.....	8,338,810 29
1882	3,702,537 02	1,600,992 27	823,330 00	2,763,665 00	.....	.....	8,890,524 29
1883	3,792,611 69	2,116,540 11	823,330 00	2,763,665 00	.....	.....	9,496,146 80
1884	4,012,908 02	2,186,125 91	1,578,601 00	3,180,465 00	.....	.....	10,958,989 93
1885	4,504,984 52	2,428,239 41	1,628,601 00	3,466,165 00	.....	.....	12,027,989 93
1886	5,983,985 52	2,705,714 41	1,628,601 00	3,475,165 00	.....	.....	14,179,715 93
1887	5,984,007 52	3,276,071 81	1,653,903 68	3,865,165 00	.....	386,250 00	16,674,174 01
1888	5,948,007 52	4,788,319 41	1,654,776 13	4,243,091 89	37,500 00	1,945,000 00	18,572,701 95
1889	5,948,007 52	4,784,105 41	1,913,495 09	4,261,245 10	37,500 00	1,981,000 00	18,961,353 12
1890	6,014,015 52	5,166,365 33	1,952,195 87	4,208,965 48	37,500 00	2,380,690 00	19,831,732 56
1891	6,069,565 12	6,237,866 03	2,005,865 87	4,311,385 18	37,500 00	2,390,690 00	21,052,872 20
1892	6,171,181 44	7,583,060 76	2,099,404 77	4,365,355 71	37,500 00	2,390,690 00	22,647,192 68
1893	6,391,932 74	7,864,561 83	2,121,944 55	4,425,281 81	37,500 00	2,623,286 77	23,464,507 70
1894	6,402,738 24	9,345,115 38	2,125,344 55	4,432,481 81	37,500 00	2,625,561 77	24,968,741 75
1895	6,747,685 24	9,984,348 09	2,158,847 10	4,453,800 00	37,500 00	2,625,561 77	26,007,742 20
1896	6,932,388 24	10,072,942 06	2,208,847 10	4,455,780 00	37,500 00	2,625,561 77	26,333,019 17
1897	7,119,065 63	10,859,484 01	2,258,847 10	4,462,670 71	37,500 00	2,625,561 77	27,363,129 22
1898	7,200,003 59	11,100,334 88	2,304,847 10	4,499,010 71	37,500 00	2,625,561 77	27,767,258 05
1899	7,281,129 63	11,206,833 10	2,204,847 10	4,506,040 71	37,500 00	2,703,061 77	28,039,412 31
1900	7,406,992 59	11,217,864 63	2,204,847 10	4,529,040 71	37,500 00	2,789,061 77	28,285,306 80
1901	7,819,928 65	11,590,489 84	2,522,847 10	4,529,040 71	37,500 00	2,796,837 02	29,296,643 32
1902	8,392,817 69	11,995,282 16	2,582,847 10	4,542,939 71	37,500 00	2,796,888 02	30,348,274 68
1903	8,512,578 04	12,163,285 66	3,568,445 35	4,569,937 71	37,500 00	2,872,887 02	31,724,633 78
1904	8,512,578 04	12,163,285 66	3,568,445 35	4,569,937 71	37,500 00	2,872,888 02	31,724,633 78
1905	8,562,504 47	12,259,285 66	3,991,193 75	4,580,934 71	37,500 00	2,872,887 02	32,304,304 61
1906	8,737,722 41	12,304,470 16	4,425,267 20	4,585,537 71	121,135 00	2,872,887 02	33,047,019 50
1907	8,739,796 04	12,304,470 16	6,274,498 20	4,616,237 71	127,135 00	2,872,887 02	34,935,024 13
1908	8,783,296 04	12,304,470 16	6,324,400 75	4,707,486 71	780,209 00	2,872,887 02	35,872,749 68
1909	9,038,296 03	12,328,196 52	6,366,788 75	4,807,486 71	786,209 00	2,878,887 02	36,169,864 03
1910	9,198,616 04	12,328,196 52	6,384,299 75	4,851,486 71	792,209 00	2,878,887 02	36,424,395 04
1911	9,204,616 04	12,333,196 52	6,384,299 75	4,907,486 71	798,209 00	2,878,887 02	36,506,695 04
1912	9,204,616 04	12,333,196 52	6,440,454 75	4,907,486 71	804,209 00	2,878,887 02	36,532,850 04
1913	9,554,616 04	12,333,196 52	6,440,454 75	4,907,486 71	1,008,707 00	2,878,887 02	37,087,350 04
1914	9,554,616 04	12,333,196 52	6,987,849 75	4,907,486 71	984,572 00	2,878,887 02	37,646,608 04

Subventions fournies par les municipalités, pour chaque province :—

Année.	Ontario.	Québec.	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Colombie-Britannique.	Manitoba.	Territoires du Nord-Ouest.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1875	3,774,620 13	513,000 00	.....	127,500 00	.....	.....	.....	4,415,120 13
1876	4,460,505 70	513,000 00	.....	210,500 00	.....	.....	.....	5,384,005 70
1877	4,748,299 31	635,000 00	.....	223,500 00	.....	.....	.....	5,606,799 3A
1878	5,085,434 01	1,323,144 62	175,000 00	293,500 00	.....	.....	.....	6,877,078 63
1879	5,407 934 01	1,532,044 62	175,000 00	293,500 00	.....	.....	.....	7,408,478 63
1880	5,988,300 01	1,854,144 62	175,000 00	293,500 00	.....	.....	.....	8,310,944 63
1881	5,988,300 01	1,864,144 62	250,000 00	293,500 00	.....	.....	.....	8,305,944 63
1882	6,673,300 01	1,864,144 62	250,000 00	293,500 00	.....	.....	.....	9,080,944 63
1883	6,948,411 32	2,125,144 52	250,000 00	293,500 00	.....	.....	.....	9,617,055 94
1884	7,178,411 32	2,150,144 62	250,000 00	296,500 00	.....	.....	.....	,9875,055 94
1885	8,027,805 81	2,195,144 62	250,000 00	296,500 00	.....	265,000 00	.....	11,034,450 43
1886	8,207,805 81	2,255,986 62	250,000 00	296,500 00	.....	480,600 00	.....	11,310,892 43
1887	8,055,305 81	2,380,986 62	250,000 00	296,500 00	37,500 00	480,600 00	.....	11,500,892 43
1888	8,055,305 81	2,495,144 62	250,000 00	296,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	11,625,050 43
1889	8,055,305 81	2,569,818 62	250,000 00	296,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	11,699,724 43
1890	8,085,305 81	2,626,318 62	250,000 00	286,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	11,786,224 43
1891	8,120,305 81	2,644,418 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	11,907,009 43
1892	10,261,244 37	2,735,714 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	14,139,243 99
1893	10,289,453 37	2,840,718 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	14,272,456 99
1894	10,391,607 37	2,840,718 62	277,685 00	336,500 00	37 500 00	490,600 00	.....	14,374,610 99
1895	10,393,683 37	2,840,718 62	277,685 00	336,500 00	37 500 00	490,600 00	.....	14,376,686 99
1896	10,480,753 37	2,840,718 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	14,463,756 99
1897	11,890,364 37	2,865,718 62	281,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	15,902,367 99
1898	11,916,164 37	2,865,718 62	281,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	15,928,167 99
1899	11,971,164 37	2,865,718 62	281,685 00	336,500 00	37,500 00	490,000 00	22,261 29	16,005,429 28
1900	12,050,164 37	2,865,718 62	370,559 17	336,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	16,173,303 45
1901	12,102,164 37	2,942,929 62	370,559 17	336,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	16,302,514 45
1902	12,163,164 37	3,118,519 20	370 559 17	336,000 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	16,539,104 03
1903	12,189,104 80	3,118,519 20	456,559 17	336 500 00	37,500 00	490 600 00	22,261 29	16,651,044 46
1904	12,862,147 80	3,125,727 17	471,898 10	336,500 00	37,500 00	490 600 00	22,261 29	17,346,634 36
1905	12,930,290 81	3,126,036 08	471,898 10	341,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	17,420,085 65
1906	12,961,290 18	3,126,036 08	471,898 10	341,500 00	162,952 50	490,600 00	22,261 29	17,576,538 16
1907	12,966,197 80	3,127,536 08	481,898 10	341,500 00	171,952 50	490,600 00	22,261 29	17,601,945 77
1908	12,983,079 24	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	180,952 50	480,600 00	22,261 29	17,637,827 21
1909	13,161,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	189,952 50	490,600 00	22,261 29	17,824,823 60
1910	13,311,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	198,952 50	490,600 00	22,261 29	17,983,823 60
1911	13,361,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	207,952 00	490,600 00	22,261 28	18,042,823 60
1912	13,361,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	216,452 50	490,600 00	22,261 29	18,051,323 60
1913	13,361,075 63	3,158,136 08	481,898 10	341,500 00	223,202 50	490 600 00	22,261 29	18,078,673 60
1914	13,361,075 63	3,180,501 38	481,898 10	341,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	17,914,836 40

Suit une analyse des diverses formes sous lesquelles l'aide en argent a été donnée aux compagnies de chemins de fer par le gouvernement fédéral, les provinces et les municipalités:—

GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

Subventions en argent	$ 105,318,204 95
Prêts	25,576,533 33
Coût des voies de chemin de fer transférées au Pacifique-Canadien	37,785,319 97
Subvention versée au gouvernement de Québec	5,160,053 83
Clause du matériel, convention du G.T.P	4,994,416 66
Total	$ 178,834,528 74

On ne peut classer comme subvention en argent l'achat d'obligations du Grand Tronc Pacifique pour une somme de $33,116,000, par le Gouvernement. C'est pourquoi il n'est pas inséré dans cet état et est placé dans un paragraphe ultérieur avec les garanties par fidéjussion autorisées.

Le gouvernement fédéral construit aussi la division est du chemin de fer National Transcontinental, sur lequel on avait fait, le 31 mars 1913, une dépense totale de $120,200,684.92.

PROVINCES.

Subventions en argent	$ 29,526,245 16
Prêts	7,197,030 00
Souscriptions d'actions	300,000 00
Total	$ 37,023,275 16

MUNICIPALITÉS.

Subventions en argent	$ 12,670,837 78
Prêts	2,404,498 62
Souscriptions d'actions	2,839,500 00
Total	$ 17,914,836 40

CONCESSIONS DE TERRES.

Les terres suivantes ont été concédées aux chemins de fer:—

—	Acres.
Gouvernement fédéral	31,864,074
Province de Québec*	1,198,650
Province de la Colombie-Britannique	8,119,221
Province du Nouveau-Brunswick	1,647,772
Province de la Nouvelle-Ecosse	160,000
Province d'Ontario	624,232
Total	43,613,949

*Voir paragraphe explicatif.

Une explication ici s'impose dans le cas de la province de Québec. Cette province a concédé ses terres sur une base différente de celle des autres provinces. Le rapport officiel est comme suit:—

Acres concédés—convertibles	13,324,950
Convertis à 52½ cents de l'acre	6,995,599
Montant converti	4,557,728
Acres concédés—inconvertibles	10,397,024
Acres aliénés—inconvertibles	1,198,650

GARANTIES.

On a pris un soin particulier de se procurer de source officielle les faits précis relativement aux garanties des obligations de chemins de fer, qui sont devenues la forme d'aide la plus importante et la plus en usage depuis quelques années. Au 30 juin, la situation était:—

—	Garanties autorisées.	Obligations émises.	Sommes réalisée.
	$	$	$
Gouvernement fédéral	188,965,063	127,965,063	127,965,063
Manitoba	25,221,580	25,221,580	24,589,057
Alberta	55,810,450	40,200,450	17,561,778
Saskatchewan	41,625,000	21,651,459	21,651,459
Ontario	7,860,000	7,860,000	7,860,000
Colombie-Britannique	80,322,072	39,357,072	30,647,072
Nouveau-Brunswick	6,063,000	6,063,000	4,806,965
Québec	392,000	392,000	392,000
Total	406,259,165	268,710,264	235,473,394

Il est bien entendu que l'achat des obligations du Grand Tronc Pacifique par le Gouvernement pour un montant de $33,116,000, dont il a été question dans un paragraphe précédent est compris dans le montant des garanties, bien que dans ce cas la garantie ne s'applique pas. Cependant, c'est la seule manière que nous ayions de tenir compte de cette somme servant de garantie. Etat des garanties pour les 3 années précédentes, tel que publié dans les statistiques des chemins de fer pour 1913:—

—	1911.	1912.	1913.
	$	$	$
Gouvernement fédéral	52,439,865	91,983,553	95,486,590
Manitoba	20,899,660	20,899,660	24,059,447
Alberta	25,743,000	45,489,000	45,489,000
Saskatchewan	11,999,000	32,500,000	33,735,000
Ontario	7,860,000	7,860,000	7,860,000
Nouvelle-Ecosse	5,022,000	5,022,000	5,022,000
Colombie-Britannique	23,196,832	38,946,832	59,262,072
NouveauBrunswick	700,000	1,893,000	3,654,265
Québec	476,000	476,000	392,000
Total des garanties	148,336,357	245,070,045	274,960,374

Il n'est pas possible de faire directement une comparaison entre les chiffres de 1914 et ceux des années précédentes parce que le mode de présenter l'état de compte a été changé cette année. Le montant donné en 1913 était sensé représenter la totalité des garanties autorisées; mais il est probablement au-dessous de la réalité, par suite de la manière défectueuse adoptée pour les rapports. Quoiqu'il en soit, il y a eu augmentation considérable des obligations de cette catégorie. Voici le détail du compte des garanties pour l'année terminée le 30 juin 1914:—

GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

1. Le Canadian-Northern, chap. 7, 3 Ed. VII (1903). La garantie est pour le capital, £1,923,287 sterling, et l'intérêt de cette somme au taux de 3 p. c. par année, durant cinquante ans.

2. Le Canadian-Northern, chap. 11, 7 et 8 Ed. VII (1908). La garantie est pour le capital, débenture stock de £1,622,586 19s. 9d. sterling, et l'intérêt de cette somme au taux de 3½ p. c. par année, durant cinquante ans à partir du 20 juillet 1908; intérêt payable tous les six mois.

3. Le Canadian-Northern Ontario Railway Company, chap. 6, 1 et 2 George V (1911).

La garantie est pour le principal de £7,493,835 12s. 4d. sterling débenture stock et l'intérêt sur cette somme à 3½ pour cent par année, durant cinquante ans, à partir du 19 mai 1911; intérêt payable tous les six mois.

4. La Canadian-Northern Alberta Railway Company, chap. 6, 9-10 Ed. VII (1910) tel qu'amendé par le chap. 8, 2 George V (1912).

La garantie est pour le principal de £647,260 5ch. 6d. sterling débenture stock et l'intérêt sur cette somme au taux de 3½ pour cent, durant 50 ans.

5. Le Grand-Tronc-Pacifique, chap. 71, 3 Ed. VII (1903) et chap. 24, 4 Ed. VII (1904).

La garantie est en obligations à 3 pour cent de la compagnie de chemins de fer pour une somme équivalente à 75 p. 100 du coût de construction de la section ouest du Transcontinental, mais ne dépassant pas $13,000 par mille pour la section des prairies du dit chemin de fer. Le montant des obligations émises et garanties s'élève à £7,200,000, dont émission de £3,200,000 en 1905, £2,000,000 en 1909 et £2,000,000 en 1910.

L'émission totale autorisée était £14,000,000, et le surplus non vendu sur le marché, £6,800,00, fut acheté par le Gouvernement en vertu de l'acte d'achat d'obligations du Grand Tronc Pacifique, 1913. C'est pourquoi il n'y a pas de garantie en circulation pour cette partie de l'émission.

6. La Canadian-Northern Alberta Railway Company, chap. 7, 2 George V (1912).

Une garantie équivalant à $3,570,000 (£733,561 12s. 10d.) sterling stock débenture, portant intérêt à 3½ pour cent par année pour 50 ans à dater du 5 avril 1912, intérêt payable tous les 6 mois.

Il y a en outre les garanties autorisées par le chapitre 20 des statuts de 1914 pour le Canadian-Northern au montant de $45,000,000; et pour le Grand Tronc Pacifique, $16,000,000 en vertu du chapitre 34 des statuts de 1914.

On peut donc résumer les garanties au compte du gouvernement fédéral comme suit:

Autorisées, $188,965,063; somme réalisée, $94,849,063; obligations achetées, $33,116,000.

MANITOBA.

La province du Manitoba a des garanties autorisées des obligations du Canadian-Northern comme suit:—

1,243,73 milles à $10,000 par mille.
675,00 milles à $13,000 par mille.

Le montant nominal des obligations garanties impayées le 30 juin 1914 était de $25,221,580 et la somme réalisée actuellement est de $24,589,036.65.

Ces chiffres sont extraits du rapport officiel fourni au contrôleur des statistiques par le sous-trésorier provincial; mais on remarquera que le montant des garanties, autorisées ou réalisées en espèces, est plus élevé que le total basé sur le calcul au moyen des milles du parcours.

ALBERTA.

—	Autorisées.	Emises.	Payées.
	$	$	$
Canadian Northern	13,497,000	11,022,000	7,684,672 24
Canadian Northwestern	21,857,250	10,722,250	2,433,646 70
Grand Tronc Pacifique	4,182,500	4,182,500	3,293,067 50
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	7,000,000	7,000,000	3,638,360 00
Alberta and Great Waterways	7,000,000	7,000,000	431,440 70
Central Canada	2,000,000	.....	.....
Lacombe and Blindman Electric Railway	273,700	273,700	80,591 03
Total	55,810,450	40,200,450	17,561,778 17

SASKATCHEWAN.

Le rapport officiel pour la province de la Saskatchewan n'est pas fait suivant la formule réglementaire, et les faits y inclus peuvent par suite être très difficilement rapprochés des données provenant des autres provinces.

Nom de la compagnie.	Parcours garanti.	Montant de garanti.	Montant réalisé jusqu'à présent par vente de débentures.	Paiements à même la vente des obligations.
	$	$	$	$
Canadian Northern Railway Company	1155	17,325,000	11,659,320 49	9,746,140 38
Canadian Northern Saskatchewan Railway Company	255	3,825,000	782,210 60	318,739 72
Grand Trunk Pacific Branch Lines Company	760	11,400,000	9,209,927 61	8,470,473 97
Grand Trunk Pacific Saskatchewan Railway Company	605	9,075,000	Législation récente. Auc. oblig. vend.	
Total	2,775	41,625,000	21,651,458 70	18,535,354 07

ONTARIO.

A la compagnie Canadien-Northern Ontario,—garantie d'intérêt sur obligations représentant $7,860,000.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

L'aide donnée par la province de la Nouvelle-Ecosse à la Halifax and Southwestern Railway Company n'est pas de la même nature que les obligations; mais on ne peut classer sous une autre catégorie la subvention accordée. Voici les faits:—

La province a d'abord avancé à la compagnie $13,500 par mille sur 257,25 milles de sa ligne. La compagnie consentit un hypothèque en faveur de la province sur tout le réseau du chemin de fer pour la totalité de la somme avancée et pour l'intérêt sur les avances au cours de la construction; mais elle pouvait racheter l'hypothèque en remboursant la dite somme de $13,500 par mille, moins $3,200 par mille. Cette réserve représente la somme que la province accorde généralement, en vertu de sa loi des chemins de fer, à toute compagnie qui construit une voie ferrée. Cet arrangement subsista jusqu'à ce qu'une nouvelle convention devint en vigueur sous le chapitre 27 des Actes de 1912, tel qu'amendé par le chap. 64 des Actes de 1913. La nouvelle convention pourvoyait à acquitter l'hypothèque original, à donner crédit à la compagnie pour la somme de $3,200 par mille, et des intérêts y attachés, à rembourser à la compagnie l'équivalent de £180,400 sterling que la compagnie avait payé sous forme d'intérêts sur l'hypothèque, et à ajouter cette dernière somme au capital dû à la province par la compagnie. L'équivalent de £180,400 sterling fut payé à la Halifax Southwestern Railway Company, non pas en numéraire, mais en débentures de la province pour une somme nominale de £180,400. La dette totale de la compagnie par suite de cette convention se trouva fixée à $4,447,000, et l'équivalent de £180,400 sterling se trouvait inclus dans cette somme. Comme garant de ce montant, la compagnie nantit la province de ses obligations par la Canadian-Northern Railway Company, pour une somme de $4,447,000, obligations portant hypothèque en vertu d'un acte authentique d'hypothèque ou titre hypothécaire sur tout le réseau de la Halifax and Southwestern Railway Company, et la province détient les obligations et perçoit les intérêts qui les grèvent au fur et à mesure qu'ils deviennent dûs.

Sous le premier arrangement, la compagnie de chemin de fer ne cédait pas d'obligations à la province, mais se conformait simplement aux clauses de l'hypothèque, et celui-ci s'est trouvé purgé et annulé par la nouvelle convention.

L'avance de $13,500 par mille ne fut pas faite par la province sous forme de livraison d'obligations à la compagnie; elle fut faite en numéraire, la province ayant emprunté l'argent à Londres par l'émission et la vente titres de rente. L'intérêt sur les obligations garanties que la province détient actuellement dépasse d'environ ¼% l'intérêt payable sur le capital de rente, cette différence étant due au fait que les titres de rente ont été vendus au-dessus du pair. Lorsque les obligations de la Halifax and Southwestern Railway Company seront payées, l'aide provincial à la compagnie sera représenté par une somme de $3,200 par mille.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Le rapport officiel du sous-ministre des Finances expose la situation au 30 juin 1914 comme suit:—

Canadian Northern Pacific Railway Company

Montant des garanties autorisées	$ 47,965,000
Montant des obligations garanties impayées (approx.)	20,000,000
Montant des garanties actuellement réalisées	22,000,000

Pacific Great Eastern Railway.

Montant des garanties autorisées	$ 31,710,000
Montant des obligations garanties impayées (approx.)	18,710,000
Montant des garanties actuellement réalisées	8,000,000

Nakusp & Slocan Railway Company.

Montant des garanties autorisées	$ 647,072
Montant des obligations garanties impayées	Nil.
Montant des garanties actuellement réalisées	647,072
Total des garanties	$ 80,322,072

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du chemin de fer.	Montant. garanti.	Gagné et payé.
	$	$
International	896,000 00	896,000 0
New Brunswick and Seaboard	297,000 00	297,000 00
Southampton	155,000 00	155,000 00
St. John and Quebec	4,250,000 00	2,993,964 46
Fredericton and Grand Lake	465,000 00	465,000 00
Total	6,063,000 00	4,806,964 46

Dans le cas du chemin de fer St-Jean et Québec, le gouvernement a passé une loi pour garantir $35,000 par mille de voie, de la ville de St-Jean au Grand Sault, environ 214 milles jusqu'à présent le montant de $25,000 par mille pour 170 milles a été garanti en bloc, soit, $4,250,000, et gardé en dépôt pour être payé de temps en temps à la compagnie à mesure qu'elle remplit les obligations imposées.

QUÉBEC.

Garantie des obligations de la Montreal and Western Railway Company pour un montant de $392,000.

Compte du revenu.

Suit un état des revenus des chemins de fer pour l'année terminée le 30 juin 1914:—

Exploitation—recettes nettes		$64,406,323 74
Opérations extérieures—		
Revenu	$23,882,141 90	
Dépenses	19,784,803 62	
Recettes nettes	$ 4,097,338 28	
Revenu—autres sources	13,631,031 81	$17,728,370 09
		$82,134,693 83
Moins taxes		2,786,331 76
Revenu collectif brute		$79,348,362 07
Déductions—		
Loyer d'autres chemins	$ 3,802,835 71	
Autres loyers	4,138,103 99	
Intérêt sur dette consolidée	19,424,895 88	
Autre intérêt	729,542 70	
Fonds d'amortissement	9,733 33	
Autres déductions	12,530,333 68	$40,635,445 29
Revenu collectif net		$38,712,916 78
Répartition du revenu collectif net—		
Dividendes—ordinaires	$24,522,264 12	
Dividendes—préferés	12,717,856 77	
Additions et améliorations	185,945 43	
Réserve	18,498 52	
		$37,444,564 84
Balance au crédit du profit et pertes		$ 1,268,351 94

Il convient de faire remarquer que dans l'état ci-dessus sont incluses le opérations de la Detroit River Tunnel Company et de la International Bridge Company, et que les comptes de ces compagnies n'apparaissent pas dans les tableaux 6, 7 et 8 concernant l'exploitation des chemins de fer.

SERVICE PUBLIC DES CHEMINS DE FER.

Au cours de l'année terminée le 30 juin 1914, les chemins de fer du Canada ont transporté 46,702,280 passagers et 101,393,989 tonnes de fret.

Comparés à ceux de l'année précédente, ces chiffres accusent une augmentation de 471,515 passagers et une diminution de 5,598,721 tonnes de fret transportées.

L'histoire du mouvement des voyageurs depuis 1875 a été comme suit:—

Année.	Voyageurs transportés.	Année.	Voyageurs transportés.
1875	5,190,416	1895	13,987,580
1876	5,544,814	1896	14,810,407
1877	6,073,233	1897	16,171,338
1878	6,443,924	1898	18,444,049
1879	6,523,816	1899	19,133,365
1880	6,462,948	1900	21,500,175
1881	6,943,671	1901	18,385,722
1882	9,352,335	1902	20,679,974
1883	9,579,984	1903	22,148,742
1884	9,982,358	1904	23,640,765
1885	9,672,599	1905	25,288,723
1886	9,861,024	1906	27,989,782
1887	10,698,638	1907	32,137,319
1888	11,416,791	1908	34,044,992
1889	12,151,105	1909	32,683,309
1890	12,821,262	1910	35,894,575
1891	13,222,568	1911	37,097,718
1892	13,533,414	1912	41,124,181
1893	13,618,027	1913	46,230,765
1894	14,462,498	1914	46,702,280

Et le mouvement des marchandises a été comme suit:—

Année.	Tonnes de marc. transp., 2,000 liv.	Année.	Tonnes de marc. transp., 2,000 liv.
1875	5,670,837	1895	21,524,421
1876	6,331,757	1896	24,266,825
1877	6,859,796	1897	25,300,331
1878	7,883,472	1898	28,785,903
1879	8,348,810	1899	31,211,753
1880	9,938,858	1900	35,946,183
1881	12,065,323	1901	36,999,371
1882	13,575,787	1902	42,376,527
1883	13,266,255	1903	47,373,417
1884	13,712,269	1904	48,097,519
1885	14,659,271	1905	50,893,957
1886	15,670,460	1906	57,966,713
1887	16,356,335	1907	63,866,135
1888	17,172,759	1908	63,071,167
1889	17,928,626	1909	66,842,258
1890	20,787,469	1910	74,482,866
1891	21,753,021	1911	79,884,282
1892	22,189,923	1912	89,444,331
1893	22,003,599	1913	106,992,710
1894	20,721,116	1914	101,393,989

SERVICE DES VOYAGEURS.

Le nombre des voyageurs transportés à un mille fut 3,089,031,194, contre 3,265,656,080 en 1913.

Le nombre des voyageurs transportés à un mille par mille de voie, c'est-à-dire la densité du trafic des passagers dans le sens populaire fut de 100,309, soit une diminution de 11,044 sur l'année précédente. Le nombre des passagers transportés par mille de voie fut de 1,516, soit une diminution de 60 sur l'année précédente.

La recette moyenne par passager pour un mille fut 2,007c.,—augmentation de ·034c., comparée à l'année précédente.

Le total des recettes provenant de la vente des billets fut de $62,012,296.46,—diminution de $2,429,133.53 si l'on compare ce chiffre avec celui de l'année précédente.

Les recettes accumulées par le service des convois de voyageurs, —billets—malles—messageries, bagage, etc.,—furent $72,564,203.20,—diminution pour cette année de $1,867,790.94. La moyenne de recette par passager provenant de la vente de billets fut $1,328 contre $1,394 en 1913.

Le nombre moyen de passagers par convoi fut 59, 3 de moins que 1913.

La moyenne du nombre de wagons par convoi de voyageurs fut 4·2,—diminution de 1·4 comparée avec 1913.

Le nombre moyen de voyageurs par char de passagers a été 14, contre 11·1 en 1913.

Le parcours des convois de voyageurs a été de 45,219,048 milles,—diminution de 435,317 pour cette année.

Le parcours des convois mixtes fut 7,126,841 milles, contre 7,044,194 en 1913.

Le parcours des wagons de voyageurs a été en 1914, 221,828,645 milles, et en 1913 il était de 299,018,114.

Pour les besoins du calcul concernant le service des convois de voyageurs, le parcours en milles des convois mixtes est ajouté à celui des convois ordinaires pour voyageurs.

Les recettes par train-mille pour le service des convois de voyageurs ont été $1,386, contre $1,413 en 1913.

Voici un résumé des item précédents concernant le trafic des voyageurs:—

——	1907.	1908.	1909.	1910.
Milles de chemin de fer	22,452	22,966	24,104	24,731
Nombre de voyageurs	32,137,319	34,044,992	32,683,300	35,894,575
Voyageurs transportés, un mille	2,049,549,813	2,081,960,864	2,033,001,225	2,466,729,664
Voyageurs transportés un mille par mille de chemin de fer	90,921	90,654	84,342	99,742
Voyageurs transportés par mille de ch. de fer.	1,431	1,481	1,355	1,451
Moyenne de milles effectués par voyageur	64	61	62	69
Moyenne des voyageurs par train	56	54	51	59
Nombre de milles parcourus par les trains de voyageurs	30,220,461	31,950,349	32,295,730	35,022,541
Nombre de milles parcourus par les trains de voyageurs (mixtes)	5,971,414	6,210,807	7,061,580	6,441,440
Recettes provenant de la vente des billets	$39,184,437	$39,992,503	$39,073,488	$46,018,880
Recette provenant du service des voyageurs	$45,730,652	$46,854,158	$45,282,326	$52,956,219
Moyenne de recettes par voyageur	$1·219	$1·174	$1·195	$1·282
Moyenne de recettes par voyag. par m. (cents)	1·911	1·920	1·921	1·866

——	1911.	1912.	1913.	1914.
Milles de chemin de fer	25,400	26,727	29,304	30,795
Nombre de voyageurs	37,097,718	41,124,181	46,230,765	46,702,280
Voyageurs transportés, un mille	2,605,968,924	2,910,251,636	3,265,656,080	3,089,031,194
Voyag. transp. un mille par mille de ch. de fer.	102,597	108,888	111,353	100,309
Voyag. transp. par mille de chemin de fer	1,560	1,539	1,576	1,516
Moyenne de milles effectués par voyageur	70	71	71	66
Moyenne des voyageurs par train	60	62	62	59
Nombre de milles parc. par les tr. de voyag.	36,985,911	40,440,393	45,652,365	45,219,048
Nomb. de m. parc. par les tr. de voyag. mixtes	6,277,468	6,473,882	7,044,194	7,126,841
Recettes prov. de la vente des billets	$50,566,894	$56,543,664	$64,441,430	$62,012,296
Recettes prov. du serv. des voyageurs	$58,317,998	$65,048,187	$74,431,994	$72,564,203
Moyenne de recettes par voyageur	$1·360	$1·375	$1·394	$1·328
Moyenne de rec. par voyag. par mille (cents)	1·944	1·943	1·973	2·007

SERVICE DES MARCHANDISES.

Les 101,393,989 tonnes de fret transportées en 1914 accusent une diminution de 5,2% comparées au volume du trafic de 1913.

Le nombre de tonnes transportées à un mille, a été de 22,063,294,685, soit 969,666,611 de moins que l'année précédente.

Le nombre de tonnes transportées à un mille par mille de voie, i.e., la densité du trafic de fret, a été de 716,359 contre 785,820 en 1913.

La recette moyenne par tonne et par mille, considérée comme la valeur productive du fret et servant à calculer les taux—a été de ·742c.,—une diminution de ·016 comparée à celle de 1913.

La moyenne du nombre de tonnes par train a été de 353,—augmentation de 11 tonnes sur 1913.

Le nombre moyen des wagons chargés par convoi de fret taxé a été 18·4,—amélioration de ·4 pour 1914.

Le nombre moyen de wagons vides par convoi fut 6·62 contre 5·66 en 1913.

Le nombre moyen de tonnes par wagon chargé de fret, fut 19·18, soit un gain de ·17 sur 1913.

La distance moyenne parcourue par les convois de marchandises fut 217 milles, augmentation de 1 mille sur l'année précédente.

Les recettes accumulées provenant du fret ont été de $163,663,744.26, soit une diminution pour l'année de $11,020,896.02.

Les recettes totales, y compris l'aiguillage, etc., se sont élevées à $165,753,-730.45.

Il en résulte une diminution de $11,335,642.33, comparées aux résultats de 1913.

Par mille de voie, les recettes brutes du service du fret ont été de $5,382.49, contre $6.040,03 en 1913.

La recette moyenne par tonne a été de $1,614,—diminution de ·022 sur 1913.

La distance parcourue par les convois de fret taxé et les convois mixtes fut de 62,470,034 milles contre 67,320,090 en 1913.

La distance parcourue par les wagons chargés de fret fut de 1,147,533,071 milles,—une diminution de 64,175,421, pour l'année.

La distance parcourue par les wagons vides a été de 413,463,359 milles, soit une augmentation sur 1913 de 32,415,199 milles.

Le parcours des wagons-cuisines fut de 57,553,172 contre, 63,653,643 en 1913.

Le parcours total des wagons chargés, vides et des cuisines fut de 1,618,-549,602 milles,—une diminution de 37,860,693 sur 1913.

Voici un résumé des faits concernant le service du fret depuis 1907:—

——	1907.	1908.	1909.	1910.
Tonnes transportées	63,866,135	63,071,167	66,842,258	74,482,866
" 1 mille	11,687,711,830	12,961,512,519	13,160,567,550	15,712,127,701
" 1 mille p. mille de ch. d.f.	518,486	564,378	545,991	635,321
Traction moyenne, milles	183	206	197	211
Milles parcou. par les trains de marchandises	38,923,890	40,476,370	40,304,906	50,184,108
" " mixtes	5,971,414	6,210,807	7,061,580	6,441,440
Recettes provenant des marchandises	$94,995,087	$93,746,655	$95,714,783	$116,229,894
Moyenne de tonnes par train	260	278	278	311
" wagons par train	16·92	16·04	16·37	18·15
" tonnes par wagon	15·37	17·33	16·98	17·13
" rec. par tonne et par mille (cents)	·815	·723	·727	·739

——	1911.	1912.	1913.	1914.
Tonnes transportées	79,884,282	89,444,331	106,992,710	101,393,989
" 1 mille	16,048,478,295	19,558,190,527	23,032,951,596	22,063,294,685
" 1 m. p. mille de ch. de fer.	631,829	731,776	785,820	716,359
Traction moyenne	200	218	216	217
Milles parcou. par les trains de marchandises	52,498,866	60,126,023	67,320,090	62,470,034
" " mixtes	6,277,468	6,473,882	7,044,194	7,126,841
Recettes provenant des marchandises	$124,743,015	$148,030,269	$174,684,640	$163,663,744
Moyenne de tonnes par train	305	325	342	353
" wagons par train	18·03	18·19	18·00	18·40
" tonnes par wagon	16·91	17·87	19·01	19·18
" recettes par tonne et par mille	·777	·757	·758	·742

Voici le tableau année par année du nombre de tonnes par mille de voie depuis 1875:—

1875	1,180	1895	1,347
1876	1,213	1896	1,492
1877	1,186	1897	1,529
1878	1,266	1898	1,706
1879	1,217	1899	1,809
1880	1,381	1900	2,036
1881	1,646	1901	2,040
1882	1,561	1902	2,264
1883	1,385	1903	2,495
1884	1.335	1904	2,475
1885	1,361	1905	2,484
1886	1,329	1906	2,715
1887	1,342	1907	2,844
1888	1,412	1908	2,746
1889	1,420	1909	2,773
1890	1,581	1910	3,012
1891	1,572	1911	3,145
1892	1,524	1912	3,346
1893	1,466	1913	3,651
1894	1,326	1914	3,293

Le tableau ci-après indique les marchandises qui ont constitué l'objet du trafic en 1907 et pendant les trois années suivantes:—

—	1907.	1908.	1909.	1910.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Produits agricoles—				
Grain	5,776,731	5,270,935	6,837,506	7,435,573
Farine	1,402,386	1,565,008	1,758,894	1,916,934
Autres produits de la minoterie	654,179	835,877	1,156,071	1,037,282
Foin	803,918	643,695	861,265	1,084,966
Tabac	10,042	23,235	26,462	40,880
Coton	22,164	70,203	122,300	84,928
Fruits et légumes	562,716	803,777	845,930	969,122
Autres produits de l'agriculture	289,525	183,237	354,835	321,666
Produits de provenance animale—				
Bétail sur pied	1,118,141	1,156,772	1,206,221	1,314,781
Viande préparée	400,900	455,580	554,984	546,791
Autres produits des abattoirs	463,647	444,841	436,529	277,739
Volaille, gibier et poisson	128,432	151,100	175,081	154,820
Laine	23,472	33,318	37,236	28,814
Peaux et cuir	154,157	141,341	202,968	199,853
Autres produits de provenance animale	180,517	89,407	194,468	242,208
Produits de mines—				
Houille anthracite	1,635,628	3,735,141	4,600,514	7,498,509
Houille bitumineuse	11,085,060	12,320,584	11,647,728	9,166,572
Coke	547,303	845,702	1,061,829	1,384,254
Minerais	2,209,860	2,953,353	3,147,487	3,636,607
Pierre, sable, etc	2,083,336	2,538,333	3,096,416	4,084,968
Autres produits de mines	178,985	243,054	377,087	381,112
Produits de forêts—				
Bois de charpente	7,542,475	10,317,541	7,759,393	7,302,037
Autres produits des forêts	2,687,160	2,594,685	3,835,614	5,766,903
Articles de manufactures—				
Pétrole et autres huiles	270,810	390,331	464,953	500,167
Sucre	232,620	451,641	701,319	617,231
Munitions navales	1,674	1,742	22,509	37,007
Fer en gueuse et fer en masseau	304,136	583,948	593,950	889,881
Rails en fer et en acier	190,380	628,988	336,678	717,081
Objets en fonte et machinerie	231,159	858,914	897,849	1,189,214
Métal en barres et en feuilles	87,958	353,802	337,866	568,901
Ciment, briques et chaux	1,393,792	1,421,678	1,789,994	2,254,934
Instruments aratoires	223,664	281,834	306,724	434,928
Wagons, voitures, outils, etc	42,129	96,197	119,463	173,137
Vins, liqueurs et bières	191,576	209,912	238,808	245,626
Effets mobiliers et meubles	256,208	269,299	301,401	388,631
Autres articles	4,448,535	1,105,433	1,682,078	1,997,541
Marchandises	2,309,084	2,008,267	2,393,285	2,518,190
Divers	5,533,426	6,935,135	6,234,372	7,073,078

Le tableau ci-après indique les marchandises qui ont constitué l'objet du trafic en 1914 et pendant les trois années précédentes:—

—	1911.	1912.	1913.	1914.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnns.
Produits agricoles—				
Grain	7,545,516	9,741,671	10,386,282	11,473,733
Farine	2,124,080	2,303,607	2,374,198	2,432,673
Autres produits de la minoterie	1,166,323	1,387,624	1,310,167	1,347,491
Foin	1,611,621	2,130,803	1,172,022	1,182,804
Tabac	51,672	68,737	65,489	49,819
Coton	114,827	135,277	93,807	105,429
Fruits et légumes	957,237	1,135,082	1,295,568	1,374,992
Autres produits de l'agriculture	238,260	398,144	499,269	403,539
Produits de provenance animale—				
Bétail sur pied	1,437,965	1,345,182	1,226,242	1,424,528
Viande préparée	561,220	591,232	616,274	587,174
Autres produits des abattoirs	369,906	392,046	371,663	358,607
Volaille, gibier et poisson	189,201	204,421	263,760	292,734
Laine	42,602	34,320	40,684	38,867
Peaux et cuir	211,301	227,745	205,583	183,646
Autres produits de provenance animale	378,507	364,334	449,357	457,944
Produits de mines.—				
Houille anthracite	6,017,858	5,938,466	8,485,652	6,624,763
Houille bitumineuse	12,514,372	15,027,311	17,930,653	18,384,819
Coke	1,416,632	1,166,874	2,010,198	1,552,298
Minerais	3,802,162	3,190,470	4,348,666	4,570,745
Pierre, sable, etc	4,417,290	5,186,763	6,350,395	6,211,671
Autres produits de mines	483,922	957,915	1,104,978	915,874
Produits de forêt—				
Bois de charpente	7,364,964	8,129,314	9,590,068	8,809,572
Autres produits des forêts	5,873,383	6,023,407	7,019,032	7,202,525
Articles de manufactures—				
Pétrole et autres huiles	591,651	728,643	807,062	901,324
Sucre	614,529	635,757	820,252	779,276
Munitions navales	18,422	9,472	19,898	17,195
Fer en gueuse et fer en loupe	887,801	1,104,177	1,394,725	1,227,528
Rails en fer et en acier	616,980	859,897	1,304,551	1,031,361
Objets en fonte et machinerie	1,137,218	1,214,709	1,499,084	1,258,886
Métal en barres ou en feuilles	939,916	970,091	1,305,682	904,859
Ciment, briques et chaux	2,495,178	2,996,992	3,958,419	3,479,186
Instruments aratoires	540,061	552,470	593,470	468,156
Wagons, voitures, outils, etc	205,106	252,638	286,069	275,060
Vins, liqueurs et bières	274,162	325,412	372,495	349,635
Effets mobiliers et meubles	421,529	434,242	493,629	459,990
Autres articles	4,840,434	6,156,581	6,838,904	5,681,670
Marchandises	2,438,089	2,711,963	4,365,852	5,113,603
Divers	4,981,385	4,410,542	4,161,154	3,397,697

Séparant les item précédents par classe et comparant les chiffres avec ceux des années précédentes, voici le résultat que l'on obtient:—

—	1907.	1908.	1909.	1910.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Produits agricoles	9,521,661	9,396,967	11,963,263	12,891,351
Produits de provenance animale	2,469,266	2,472,359	2,807,487	2,765,006
Produits des mines	18,460,172	22,636,227	23,931,061	26,152,022
Produits des forêts	10,229,635	12,912,226	11,595,007	13,068,940
Articles de manufactures	7,974,641	6,655,719	7,902,592	10,014,279
Marchandises	2,309,084	2,008,067	2,393,285	2,518,190
Divers	5,533,426	6,938,135	6,234,372	7,073,078
Totaux	56,497,885	63,019,900	66,827,067	74,482,866

—	1911.	1912.	1913.	1914.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Produits agricoles	13,809,536	17,300,945	17,196,802	18,370,480
Produits de provenance animale	3,190,702	3,159,280	3,173,562	3,343,500
Produits des mines	28,652,236	31,467,799	40,230,542	38,260,170
Produits des forêts	13,238,347	14,152,721	16,609,100	16,012,097
Articles de manufactures	13,573,987	16,241,081	19,694,240	16,834,126
Marchandises	2,438,089	2,711,963	4,365,852	5,113,603
Divers	4,981,385	4,410,542	4,161,154	3,397,697
Totaux	79,884,282	89,444,331	*106,992,710	a101,394,753

*Ce total contient 1,561,457 tonnes non-distribuées. 63,176 tonnes non-distribuées.

Ci-dessus est le rapport de chaque article au total:—

—	1907.	1908.	1909.	1910.
Produits agricoles	16·85	14·91	17·91	17·31
Produits de provenance animale	4·37	3·92	4·21	3·71
Produits des mines	32·68	35·92	35·81	35·11
Produits des forêts	18·11	20·49	17·35	17·54
Articles de manufactures	14·11	10·56	11·82	13·44
Marchandises	4·08	3·18	3·58	3·39
Divers	9·79	11·02	9·32	9·50

—	1911.	1912.	1913.	1914.
Produits agricoles	17·17	19·34	16·31	18·11
Produits de provenance animale	4·00	3·53	3·01	3·29
Produits des mines	35·87	35·18	38·16	37·73
Produits des forêts	16·57	15·82	15·75	15·79
Articles de manufactures	17·00	18·16	18·68	16·62
Marchandises	3·06	3·03	4·14	5·48
Divers	6·33	4·94	3·95	3·08

On trouvera dans le tableau 12 le détail des marchandises transportées par les chemins de fer du Canada.

Dans ce tableau 12 on verra aussi tout ce qui se rapporte aux points d'origine du fret. Voici un résumé concernant cette particularité:—

—	1913.	1914.
	Tonnes.	Tonnes.
Originaire du Canada	56,829,297	57,873,657
Reçu de chemins de raccordement	21,284,742	19,904,087
Reçu de chemins de fer américains	27,317,214	23,553,833
Non distribué	1,561,457	63,176
Total	106,992,710	101,394,753

Le tonnage net, obtenu en soustrayant du total le fret reçu des chemins de raccordement, s'est élevé à 81,490,666 tonnes. On entend par voie de raccordement, un chemin de fer exploité sur le territoire canadien, et non pas un chemin qui transfère du fret à une voie ferrée canadienne en un point de la frontière. Le fret amené en Canada par une voie ferrée américaine, ou transféré d'une voie américaine à un chemin canadien en un point de la frontière est classifié comme reçu d'un chemin de fer américain.

RECETTES ET DÉPENSES D'EXPLOITATION.

Les recettes brutes pour l'année terminée le 30 juin 1914, se sont élevées à $243,083,539.04, contre $256,702,703.32 en 1913. Sa différence de $13,619,-164.28 forme une diminution de 5·60%.

Les frais d'exploitation se chiffrent à $178,975,258.90, contre $182,011,-690.33 pour l'année précédente. La diminution de $3,036,431.43 représente 1·69%.

Le rapport des frais d'exploitation aux recettes brutes est de 73.63:100, contre 70·9: 100 en 1913.

Le tableau qui suit donne les recettes brutes et les frais d'exploitation depuis 1875 et le rapport de ceux-ci avec les premières en fonction de 100:—

Années.	Recettes.	Frais d'exploitation.	Rapport des frais avec les recettes.
	$	$	
1875	19,470,539	15,075,532	81·1
1876	19,358,084	15,802,721	81·8
1877	18,742,053	15,290,091	81·1
1878	20,520,078	16,100,102	78·4
1879	19,925,066	16,188,282	81·2
1880	23,561,447	16,840,705	71·0
1881	27,987,508	20,121,418	71·9
1882	29,027,789	22,390,708	77·1
1883	33,244,586	24,691,667	74·3
1884	33,421,705	25,595,341	76·5
1885	32,227,469	24,015,351	74·5
1886	33,389,381	24,117,582	72·4
1887	38,841,609	27,624,683	71·1
1888	42,159,152	30,652,046	72·7
1889	42,149,615	31,038,045	73·6
1890	46,843,826	32,913,350	70·2
1891	48,192,099	34,960,449	72·5
1892	51,685,768	36,488,228	70·5
1893	52,042,396	36,616,033	70·3
1894	49,552,528	35,218,432	71·7
1895	46,785,486	32,749,668	69·9
1896	50,545,569	35,042,654	69·3
1897	52,353,276	35,168,665	67·1
1898	59,715,105	39,137,549	65·5
1899	62,243,784	40,706,217	65·3
1900	70,740,270	47,699,798	67·4
1901	72,898,749	50,368,726	69·0
1902	83,666,503	57,343,592	68·3
1903	96,064,526	67,481,523	70·2
1904	100,219,436	74,563,161	74·4
1905	106,467,198	79,977,573	75·2
1906	125,322,865	87,129,434	69·5
1907	146,738,214	103,748,672	70·7
1908	146,918,314	107,304,143	73·0
1909	145,056,336	104,600,084	72·1
1910	173,956,217	120,405,440	69·2
1911	188,733,494	131,033,785	69·4
1912	219,403,753	150,726,540	68·7
1913	256,702,703	182,011,690	70·9
1914	243,083,539	178,975,259	73·6

RECETTES.

La différence entre les recettes brutes et les frais d'exploitation fut en 1914 de $64,108,280.14, comparée à $74,691,012.99 en 1913.

Le tableau n° 9 traite du revenu net des chemins de fer et donne le revenu collectif net après avoir fait les déductions nécessaires. Cependant, le revenu net dans le sens purement populaire est aussi donné, afin de conserver la base de comparaison employée avant l'introduction du nouveau système de comptabilité en 1907, c'est-à-dire la différence entre les recettes brutes et les frais d'exploitation. Les recettes brutes provenant d'exploitations à l'étranger furent en 1914, $23,882,141.90 et les frais d'exploitation, $19,784,803.62. Le solde de $4,097,-338.28 de cette source a été moindre que celui de l'année précédente de $2,601,-449.06.

Les recettes par convoi-mille, pour tous convois, se sont élevées à $2,253, soit une diminution de $ 010 sur 1913.

Les recettes brutes par mille de voie ont été $7,893.60, soit $856.90 de moins qu'en 1913.

La recette moyenne par billet vendu s'élève à $1.328, contre $1.394 en 1913.

La recette moyenne par tonne de fret a atteint $1.614,—diminution de .022 sur l'année précédente.

La recette nette par mille fut de $2,081.77, tandis qu'en 1913, elle était de $2,548.83. La recette nette dont il est question ici est représentée par la différence entre les recettes brutes et les frais d'exploitation.

Les recettes du service des marchandises furent de $2.619, par convoi, mille, y compris le parcours des convois mixtes, augmentation de .024 sur 1913.

Les recettes du service des voyageurs ont été $1,386 par convoi-mille, y compris le parcours des convois mixtes, contre $1.412 pour l'année précédente.

Les recettes brutes provenaient des sources suivantes:—

Voyageurs	$ 62,012,296 46
Postes	2,500,175 88
Messageries	6,444,214 02
Fourgons, wagons-salons, etc.	1,607,516 84
Marchandises	165,753,730 45
Privilèges de gares et de convois	1,044,737 28
Télégraphes, loyers, etc.	3,720,868 11
Total	$243,083,539 04

Les recettes totales pour transport pendant l'année forment le montant de $238,317,933.65, comparé à $251,521,366.93 en 1913.

Les recettes brutes des six dernières années se classent sous les titres suivants:—

Recettes brutes.	1909.	1910.	1911.
	$ c.	$ c.	$ c.
Voyageurs	39,073,488 84	46,018,879 56	50,566,893 98
Postes	1,723,180 97	1,799,887 80	1,869,413 89
Messageries	3,561,170 96	4,143,837 52	4,674,135 27
Fourgons, wagons-salons, etc.	924,485 50	993,613 63	1,207,555 31
Fret	96,685,076 23	117,497,604 03	126,570,533 52
Privilèges de gares et de convois	493,895 13	679,061 12	826,251 92
Télégraphes, loyers, etc.	2,595,038 56	2,823,333 47	3,018,709 92
	145,056,336 19	173,956,217 13	188,733,493 81

Recettes brutes.	1912.	1913.	1914.
	$ c.	$ c.	$ c.
Voyageurs	56,543,663 60	64,441,429 99	62,012,296 46
Postes	1,914,720 39	2,074,910 22	2,500,175 88
Messageries	5,294,388 08	6,376,258 98	6,444,214 02
Fourgons, wagons-salons, etc.	1,295,414 59	1,539,394 96	1,607,516 84
Fret	149,961,140 13	177,089,372 78	165,753,730 45
Privilèges de gares et de convois	1,086,687 37	1,566,720 97	1,044,737 28
Télégraphes, loyers, etc.	3,307,738 63	3,614,615 42	3,720,868 11
	219,403,752 79	256,702,703 32	243,083,539 04

Recettes par train-mille, provenant du service des voyageurs et du service des marchandises depuis 1907:—

Recettes.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
	$	$	$	$	$	$	$	$
Train de voyageurs par mille	1·263	1·228	1·150	1·277	1·348	1·390	1·412	1·386
Train de marchandises par mille	2·069	2·008	2·041	2·316	2·376	2·494	2·595	2·619

Les recettes brutes par mille de voie depuis 1875 ont été comme dans ce tableau:—

1875	$4,053	1895	$2,928
1876	3,710	1896	3,107
1877	3,241	1897	3,163
1878	3,296	1898	3,540
1879	2,905	1899	3,608
1880	3,275	1900	4,006
1881	3,818	1901	4,019
1882	3,338	1902	4,471
1883	3,471	1903	5,059
1884	3,253	1904	5,158
1885	2,993	1905	5,197
1886	2,831	1906	5,869
1887	3,188	1907	6,536
1888	3,466	1908	6,397
1889	3,338	1909	6,018
1890	3,562	1910	7,034
1891	3,483	1911	7,430
1892	3,549	1912	8,209
1893	3,468	1913	8,760
1894	3,171	1914	7,894

Voici une comparaison entre les années 1913 et 1914 au sujet des sources de recettes brutes et le rapport de chaque item au total en fonction de 100:—

	1913.		1914.	
	$ c.		$ c.	
Service des voyageurs	74,431,994 15	28·99	72,564,203 20	29·85
Service des marchandises	177,089,372 78	68·99	165,753,730 45	68·19
Privilèges de gares et de trains, etc	1,566,720 97	·61	1,044,737 28	·33
Télégraphes, loyers et autres sources	3,614,615 42	1·41	3,720,868 11	1·53
Total	256,702,703 32	.....	243,083,539 04	.....

En comparant les item, y compris le transport des voyageurs, depuis les 8 dernières années, on a le résultat suivant:—

——	1907.	1908.	1909.	1910.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Voyageurs	39,184,437 64	39,992,503 11	39,073,488 84	46,018,879 56
Postes	1,626,704 64	1,670,120 90	1,723,180 97	1,799,887 80
Messageries	3,277,695 09	3,486,300 63	3,561,170 96	4,143,837 52
Autres sources	1,641,814 92	1,705,234 33	924,485 50	993,613 63
Total	45,730,652 29	48,854,158 97	45,282,326 27	52,956,218 51

——	1911.	1912.	1913.	1914.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Voyageurs	50,566,893 98	56,543,663 60	64,441,429 99	62,012,296 46
Postes	1,869,413 89	1,914,720 39	2,074,910 22	2,500,175 88
Messageries	4,674,135 27	5,294,388 08	6,376,258 98	6,444,214 02
Autres sources	1,207,555 31	1,295,414 59	1,539,394 96	1,607,516 84
Total	58,317,998 45	65,048,186 66	74,431,994 15	72,564,203 20

L'item d'«autres sources», dans le tableau ci-dessus, comprend les excédents de bagage, recettes des wagons-salons, etc.

Par suite de l'adoption en 1907 des méthodes entièrement nouvelles de rendre les comptes, il n'est pas possible de reporter les comparaisons au sujet des recettes en arrière de cette année. Les sommes portées au crédit des diverses sources de recettes les années précédentes, et la proportion qu'elles avaient à la somme totale sont indiquées dans le tableau qui suit:—

Année.	Voyageurs.	Pour cent.	Marchandises.	Pour cent.	Postes et messageries.	Pour cent.	Autres sources.	Pour cent.	Total.
	$		$		$		$		$
1875	6,410,934	32·92	12,073,570	62·00	693,250	3·56	292,784	1·52	19,470,539
1876	6,254,866	32·25	12,211,158	63·08	703,994	3·63	188,064	0·96	19,358,084
1877	6,458,493	34·46	11,351,264	60·40	744,741	3·97	217,554	1·16	18,742,053
1878	6,386,325	31·12	13,129,191	63·98	795,797	3·87	208,763	1·01	20,520,078
1879	6,459,598	32·41	12,509,093	62·77	789,926	3·96	166,448	0·83	19,935,066
1880	7,076,339	30·03	15,506,935	65·81	851,288	3·18	102,075	0·43	23,561,447
1881	8,223,254	29·34	18,666,982	66·69	946,159	3·37	145,332	0·51	27,987,508
1882	10,018,477	34·51	17,729,945	61·07	1,037,460	3·57	235,857	0·81	29,027,789
1883	10,583,119	31·69	21,320,208	64·13	1,108,208	3·33	261,423	0·78	33,244,586
1884	11,204,036	33·70	20,763,243	62·12	1,155,044	3·45	299,880	0·89	33,421,705
1885	10,559,796	32·76	19,962,058	61·94	1,283,307	3·98	422,306	1·31	32,227,469
1886	10,261,691	30·73	21,183,967	63·44	1,432,360	4·02	511,362	1·53	33,389,381
1887	11,867,597	30·55	24,581,047	63·28	1,575,157	4·05	771,992	1·98	38,841,609
1888	12,744,636	30·22	26,410,084	62·62	1,627,731	3·85	1,376,699	3·26	42,159,152
1889	13,242,708	31·41	26,671,049	63·27	1,681,162	3·98	554,694	1·29	42,149,615
1890	13,731,768	29·31	29,921,788	63·87	1,757,977	3·96	1,423,592	3·25	46,843,826
1891	14,286,408	29·64	30,548,645	63·38	1,904,961	3·95	1,452,083	3·01	48,192,099
1892	14,788,465	28·61	33,230,121	64·28	1,995,059	3·85	1,672,121	3·23	51,685,768
1893	15,087,299	29·12	32,935,028	63·28	2,151,769	4·13	1,868,298	3·59	52,042,396
1894	15,452,420	31·18	29,982,482	60·50	2,182,942	4·40	1,934,682	3·94	49,552,528
1895	13,311,440	28·42	29,545,490	63·15	2,198,460	4·43	1,730,096	3·68	46,785,486
1896	13,747,773	27·19	32,368,082	64·03	2,396,082	4·07	2,033,069	4·02	50,545,569
1897	13,929,346	26·48	33,522,102	62·88	2,624,573	5·01	2,278,106	4·35	52,353,276
1898	15,662,311	26·16	38,508,175	64·48	2,732,004	4·59	2,852,613	4·77	59,715,105
1899	15,929,583	25·59	40,101,036	64·42	2,842,681	4·56	3,370,483	5·41	62,243,784
1900	18,581,452	26·26	45,643,699	64·52	3,012,486	4·25	3,502,632	4·95	70,740,270
1901	19,396,302	26·60	46,665,103	64·01	3,105,457	4·25	3,731,885	5·12	72,898,749
1902	22,600,090	27·01	53,986,672	64·52	3,273,302	3·91	3,806,437	4·54	83,666,503
1903	24,862,109	25·88	63,089,448	65·67	3,596,145	3·53	4,716,823	4·91	96,064,526
1904	26,901,831	26·84	64,673,919	64·53	4,031,662	4·02	4,612,022	4·61	100,219,436
1905	28,959,649	27·20	68,203,320	64·13	3,961,769	3·07	5,342,459	5·01	106,467,198
1906	33,392,188	26·64	81,433,115	64·97	4,510,649	3·59	5,986,912	4·77	125,322,865

Les détails relatifs aux recettes sont donnés dans les tableaux 6, 7 et 9 contenus dans le présent rapport.

DÉPENSES D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation ont atteint en 1914 la somme de $178,975,258.90, contre $182,011,690.33 en 1913,—diminution qui représente 1.69%.

Voici le tableau des frais d'exploitation par mille de voie depuis 1875:—

1875	$3,138	1895	$2,050
1876	3,028	1896	2,154
1877	2,644	1897	2,125
1878	2,586	1898	2,320
1879	2,361	1899	2,360
1880	2,341	1900	2,701
1881	2,744	1901	2,777
1882	2,575	1902	3,064
1883	2,578	1903	3,554
1884	2,492	1904	3,837
1885	2,229	1905	3,904
1886	2,045	1906	4,080
1887	2,267	1907	4,621
1888	2,520	1908	4,672
1889	2,458	1909	4,340
1890	2,503	1910	4,869
1891	2,526	1911	5,159
1892	2,505	1912	5,640
1893	2,440	1913	6,211
1894	2,254	1914	5,812

Les frais d'exploitation par mille de ligne s'élèvent à $5,811.83, tandis qu'ils étaient $6,211.15 l'année précédente. Le coût par train-mille, terme adopté généralement pour désigner le coût du parcours d'un convoi sur une longueur d'un mille de voie, a été de $1.689, soit .055 de plus qu'en 1913.

Les dépenses d'exploitation en 1913 et 1914 étaient répartis sur les item suivants:—

Frais d'exploitation.	1913.		1914.	
	$ c.	pour cent.	$ c.	pour cent.
Voies et matériel de voie	35,933,322 78	19·74	35,292,226 82	19·71
Matériel roulant	37,289,718 47	20·48	36,375,330 87	20·32
Dépenses du trafic	6,143,200 85	3·37	6,546,602 45	3·65
Transports	96,688,264 42	53·12	94,119,066 73	52·58
Dépenses générales	5,957,183 81	3·29	6,642,032 03	3·74
Total	182,011,690 33	.....	178,975,258 90	

Pour comparer les résultats des 4 années précédentes sont donnés ci-après:—

Frais d'exploitation.	1909.		1910.	
	$ c.	pour cent.	$ c.	pour cent.
Voies et matériel de voie	21,153,274 46	20·22	27,035,603 46	22·45
Matériel roulant	21,510,303 59	20·56	26,002,301 30	21·59
Dépenses du trafic	3,798,824 57	3·63	4,366,176 92	3·63
Transports	54,284,587 41	51·89	58,928,170 74	48·94
Dépenses générales	3,853,094 40	3·70	4,073,188 00	3·39

Frais d'exploitation.	1911.		1912.	
	$ c.	pour cent.	$ c.	pour cent.
Voies et matériel de voie	29,245,093 22	22·32	31,514,098 12	20·90
Matériel roulant	26,127,638 12	19·94	29,811,510 09	19·78
Dépenses du trafic	4,831,744 50	3·69	5,293,699 75	3·51
Transport	66,343,269 58	50·63	78,969,543 65	52·39
Dépenses générales	4,487,039 53	3·42	5,137,688 26	3·42

On trouvera dans le tableau 8 le détail des dépenses d'exploitation encourues par les compagnies qui ont produit leur rapport.

Voici la comparaison des recettes brutes par mille de voie, des frais d'exploitation par mille et des recettes nettes aussi par mille, depuis 1907:—

——	Recettes brutes par mille.	Dépenses d'exploitation par mille.	Recettes nettes par mille.
	$ c.	$ c.	$ c.
1907	6,535 64	4,620 90	1,914 73
1908	6,397 21	4,673 30	1,724 90
1909	6,017 89	4,339 53	1,678 40
1910	7,033 93	4,868 60	2,165 83
1911	7,430 45	5,158 85	2,271 64
1912	8,209 07	5,639 48	2,569 59
1913	8,750 50	6,204 38	2,548 83
1914	7,893 60	5,811 83	2,081 77

Les recettes provenant de toutes sources, divisées par le total de la distance en milles parcourus, que l'on nomme recettes par train-mille, et le total des frais d'exploitation, divisé par le parcours de tous les trains, représentent le coût du mouvement d'un train par mille, sont indiqués sous une forme comparative dans le tableau suivant:—

——	Recette par train mille.	Frais d'exploitation par mille.
	$	$
1899	1·192	0·779
1900	1·282	0·864
1901	1·366	0·944
1902	1·501	1·028
1903	1·591	1·117
1904	1·634	1·216
1905	1·614	1·213
1906	1·723	1·198
1907	1·953	1·381
1908	1·869	1·364
1909	1·816	1·309
1910	2·036	1·409
1911	2·103	1·460
1912	2·173	1·493
1913	2·263	1·604
1914	2·253	1·659

On remarquera que le coût de la circulation des trains s'est constamment élevé durant les années mentionnées dans le tableau ci-dessus. Bien que les recettes par train-mille aient augmenté de 89.00% durant cette période les frais d'exploitation par train-mille ont augmenté de 112.96 pour cent.

La distribution des frais d'exploitation pour 1913 et pour les quatre années qui ont précédé est ainsi qu'il suit:—

Suit un tableau qui indique la comparaison des frais d'exploitation pour 1910, 1911, 1912, 1913 et 1914 ainsi que le pourcentage de chaque article dans le total:—

Frais d'exploitation.	1910.		1911.		1912.		1913.		1914.	
	Montant.	Pour-cent.	Montant.	Pour-cent.	Montant.	Pour-cent.	Montant.	Pour-cent.	Montant.	Pour-cent.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.	
Entretien des voies et matériel de voie—										
Surintendance	839,925 47	·70	985,527 44	·75	1,091,847 56	·72	1,353,580	·74	1,483,897	·83
Ballast	415,078 44	·34	367,613 12	·28	282,985 06	·19	686,950	·38	752,268	·42
Traverses	3,436,727 46	2·85	3,565,954 29	2·72	3,728,821 52	2·47	4,703,824	2·58	5,046,856	2·82
Rails	1,753,740 37	1·44	1,959,164 83	1·49	1,420,874 49	·94	1,971,465	1·08	1,730,117	·96
Autre matériel de voies	1,141,231 29	·94	1,151,744 99	·88	1,192,472 45	·79	1,715,876	·94	1,310,878	·73
Voies et rails	11,683,918 50	9·70	11,965,503 22	9·13	13,938,132 11	9·24	15,017,916	8·25	15,083,604	8·42
Enlèvement des neiges et glaces	968,916 50	·80	1,641,046 60	1·25	1,448,192 02	·96	1,562,284	·86	1,138,303	·64
Tunnels	17,528 99	·14	27,251 43	·02	13,656 68	·01	53,984	·03	30,870	·02
Ponts, viaducs et ponceaux	2,048,471 72	1·70	2,133,642 56	1·62	2,265,127 73	1·50	2,159,154	1·18	2,346,287	1·31
Passages au-dessus et au-dessous des voies	31,097 05	·02	81,561 67	·06	69,130 78	·40	95,422	·05	59,062	·03
Passages à niveau, clôture, etc	614,500 97	·40	651,581 83	·50	619,956 79	·41	696,580	·38	638,852	·36
Paraneiges	81,225 86	·06	117,479 11	·09	178,989 38	·11	266,855	·14	171,361	·10
Signaux et appareils d'enclanchement	155,668 13	·13	174,926 25	·13	177,140 97	·11	228,826	·12	278,975	·16
Télégraphe et téléphone	438,160 47	·36	504,792 52	·38	554,159 03	·36	607,448	·33	513,732	·29
Transmission de force électrique	116,325 48	·09	3,860 34	·00	.....	.....	3,006	·00	78,252	·04
Edifices, accessoires et terrains	2,461,761 72	2·04	3,090,367 46	2·36	3,684,523 98	2·44	3,731,385	2·05	3,614,315	2·02
Docks et quais	167,519 61	·14	170,387 62	·13	124,819 98	·08	125,654	·07	135,151	·07
Outils et fournitures pour les voies	267,462 06	·22	343,654 12	·26	375,628 15	·25	522,637	·28	402,873	·22
Blessures aux personnes	66,233 81	·05	82,457 05	·06	102,076 50	·07	105,662	·05	89,365	·05
Papeterie et impressions	47,019 92	·04	60,839 28	·02	65,492 46	·04	87,643	·04	84,933	·05
Autres dépenses	19,439 05	·01	21,026 65	·02	19,982 80	·01	13,998	·00	13,656	·00
Entretien des voies de raccordement	120,340 85	·10	144,710 93	·11	160,087 68	·10	223,175	·12	288,621	·16
Entretien du matériel roulant—										
Surintendance	565,442 79	·46	614,929 23	·47	648,612 28	·43	787,471	·43	933,007	·52
Locomotives, réparations	10,876,301 12	9·02	10,643,270 84	8·12	12,017,379 67	7·97	15,520,040	8·52	13,741,075	7·67
" réfections	585,978 33	·48	688,329 54	·52	630,658 21	·42	831,421	·45	458,917	·25
" électriques, réparations	.....	.....	3,903 88	·00	6,846 88	·00	9,362	·00	13,313	·00
Wagons de voyageurs, réparations	3,486,546 88	2·89	3,176,119 01	2·42	3,707,031 92	2·47	4,524,274	2·48	4,479,433	2·50
" " réfections	229,517 21	·19	285,139 50	·22	309,301 40	·20	462,944	·25	333,843	·19
" marchandises, réparations	7,243,600 61	6·01	7,498,527 27	5·72	8,863,819 02	5·88	10,283,689	5·64	11,504,238	6·42
" " réfections	1,001,559 92	·83	1,044,217 85	·80	1,200,598 14	·79	1,631,358	·89	1,719,781	·96
Matériel de travail, réparations	698,592 58	·57	824,105 05	·63	798,808 85	·53	964,523	·53	925,643	·47
" " réfections	141,530 79	·11	125,697 62	·09	215,937 08	·15	253,730	·14	240,635	·13

Matériel flottant, réparations	137,694 15	·11	125,895 18	·09	85,599 67	·05	113,639	·06	163,488	·09
" " réfections	.....	.....	.....	.....	2,094 84	·00	5,400	·00	6,116	·00
Machines et outils des ateliers	777,666 28	·64	877,373 11	·00	1,070,366 36	·71	1,417,051	·79	1,423,835	·79
Matériel de force motrice	2,218 52	·00	3,908 94	·00	3,232 91	·00	8,426	·00	24,243	·01
Blessures aux personnes	41,122 58	·03	35,474 48	·03	65,791 22	·04	94,519	·05	102,432	·06
Papeterie et impressions	71,196 77	·05	78,064 46	·06	92,060 58	·06	112,752	·06	111,443	·06
Autres dépenses	93,254 29	·07	100,481 58	·08	89,250 47	·05	210,893	·11	177,232	·10
Matériel prêté et emprunté—Dt.	41,117 49	·03	105 67	·00	4,127 54	·00	58·227	·03	10,647	·00
Dépenses du trafic—										
Surintendance	873,134 66	·72	946,707 75	·72	1,072,922 35	·71	1,202,432	·66	1,314,755	·73
Agences de dehors	1,980,700 23	1·64	2,237,388 49	1·70	2,376,970 60	1·57	2,822,800	1·55	3,086,015	1·72
Publicité	804,392 81	·66	821,328 74	·63	1,009,598 72	·70	1,179,610	·64	1,149,674	·64
Associations de trafic	83,673 99	·06	100,723 48	·08	107,472 05	·07	119,111	·06	123,532	·07
Transport de marchand., grande vitesse	224,655 69	·18	207,842 69	·16	185,507 55	·11	189,046	·10	168,424	·09
Agences industrielles et d'immigration	36,954 96	·03	109,000 33	·08	77,031 07	·04	102,158	·05	105,227	·06
Papeterie et impressions	356,373 61	·29	397,325 63	·30	458,175 87	·30	515,445	·28	588,780	·33
Autres dépenses	6,290 97	·00	11,427 60	·01	6,021 54	·00	12,549	·00	10,195	·00
Dépenses de transport—										
Surintendance	1,327,856 06	1·10	1,484,480 47	1·13	1,664,102 69	1·10	2,171,316	1·19	2,432,769	1·36
Mise en mouvement des trains	796,991 87	·66	879,512 46	·67	989,010 82	·65	1,260,662	·69	1,324,362	·74
Employés de gares	8,315,042 55	6·90	9,539,510 35	7·28	10,949,743 16	7·26	13,900,412	7·63	13,956,211	7·79
Pesage et service des wagons	56,701 82	·04	46,117 02	·03	55,836 65	·03	72,212	·03	80,063	·04
Docks à houille et minerai	50,177 08	·04	40,795 60	·03	5,278 84	·00	10,323	·00	9,431	·00
Fournitures et dépenses de gares	853,102 92	·71	892,376 56	·74	1,132,947 80	·75	1,396,324	·76	1,453,298	·81
C.-maitres et leurs commis, parcs de gares	405,805 05	·33	499,570 69	·37	577,624 19	·37	864,259	·47	916,356	·51
Conducteurs et serre-freins " "	1,849,942 79	1·53	2,630,566 87	2·01	3,331,536 42	2·21	4,233,511	2·32	3,739,429	2·09
Aiguilleurs et signaleurs " "	193,013 69	·16	212,336 65	·04	247,410 79	·17	278,242	·15	291,179	·16
Fournitures et dépenses " "	57,503 26	·04	60,331 26	·04	94,521 95	·06	101,588	·05	98,407	·05
Mécaniciens " "	1,299,915 93	1·07	1,664,889 64	1·27	2,088,282 16	1·38	2,662,307	1·46	2,364,531	1·32
Dép. des remises à locomot. " "	377,954 92	·31	479,790 74	·36	590,541 03	·38	775,829	·42	703,108	·39
Combustibles pour " " "	1,737,575 56	1·44	2,034,664 63	1·55	2,588,822 97	1·71	3,336,910	1·83	3,091,513	1·72
Eau pour locomotives " "	86,510 94	·07	100,992 61	·03	120,426 90	·08	150,666	·08	156,374	·09
Huile pour " " "	32,057 60	·02	35,173 51	·08	38,920 16	·02	49,739	·02	43,681	·02
Autres fourn. pour locomot. " "	40,807 38	·03	44,979 76	·03	54,854 87	·03	71,922	·04	63,670	·04
Exploit. en commun, parcs de gares—Dt.	477,543 27	·39	522,751 38	·40	561,164 50	·36	1,048,545	·57	1,040,285	·58
Garde-moteur	.....	.....	10,685 97	·00	1,634 69	·00	5,257	·00	31,970	·02
Locomotives des trains employés	6,891,165 42	5·72	7,749,405 13	6·06	9,197,792 77	6·10	11,157,678	6·13	10,467,319	5·84
Remises, locomot. des trains—Dépenses	2,125,418 22	1·77	2,393,116 79	1·82	2,830,518 62	1·87	3,463,129	1·90	3,448,704	1·92
Locomotives des trains—combustible	16,832,817 13	13·97	18,147,438 22	13·84	21,591,999 64	14·32	25,089,445	13·78	23,619,245	13·18
" " eau	768,167 84	·63	859,072 53	·65	1,042,137 09	·70	1,243,782	·68	1,311,156	·73
" " huile	270,872 01	·22	306,940 63	·23	351,407 64	·23	420,412	·23	371,445	·21
Autres fournitures	306,586 55	·25	354,875 66	·50	388,381 63	·26	502,845	·27	435,764	·24
Service du matériel de force motrice	175 48	·00	3,665 77	·00	.....	.....	2,433	·00	64,260	·04
Acquisition de force motrice	.....	.....	15,003 18	·01	.....	.....	4,781	·00	18,081	·01
Employés de trains réguliers	7,247,121 40	6·01	8,306,084 59	6·34	9,994,675 15	6·63	11,821,933	6·50	11,057,453	6·17
Fournitures et dépenses des trains	2,428,155 75	1·94	2,688,435 63	2·05	3,246,648 32	2·15	3,958,532	2·17	4,093,608	2·28
Serv. de sign. d'enclenc., blocus et autres	230,629 58	·19	196,894 92	·15	202,218 86	·14	259,938	·14	310,192	·17
Signal. et gardes-barr., passages à niveau	128,315 59	·10	146,160 69	·11	160,959 35	·10	191,884	·10	218,093	·12
Ponts tournants	41,167 50	·03	101,717 47	·08	49,469 52	·03	59,633	·03	60,991	·03
Enlèvement des débris	314,005 59	·26	340,988 87	·26	513,957 11	·36	670,677	·37	480,174	·27

Suit un tableau qui indique la comparaison des frais d'exploitation pour 1910, 1911, 1912, 1913 et 1914, etc.—*Fin.*

Frais d'exploitation.	1910.		1911.		1912.		1913.		1914.	
	Montant.	Pour-cent.	Montant.	Pour-cent.	Montant.	Pour-cent.	Montant.	Pour-cent.	Montant.	Pour-cent.
	$ c.		$ c.		$ c.		$		$	
Dépenses de transport—*Suite.*										
Service des télégraphes et téléphones	237,189 55	·19	249,331 33	·19	291,858 47	·19	366,710	·20	385,371	·21
Service de matériel flottant	390,301 92	·32	289,605 15	·22	249,569 38	·17	282,348	·15	495,152	·28
Service de messageries	6,717 25	·00	7,374 77	·00	7,597 55	·00	66,635	·03	86,623	·04
Papeterie et impressions	575,269 34	·48	620,273 92	·47	708,465 09	·47	867,222	·47	887,746	·50
Autre dépenses	270,420 72	·22	334,214 49	·26	372,159 75	·25	408,497	·22	383,084	·21
Pertes et dommages—marchandises	865,688 58	·71	1,073,407 20	·82	1,424,702 68	·95	2,102,597	1·15	2,700,966	1·51
" —bagages	15,007 36	·01	18,802 07	·01	20,410 21	·01	29,193	·01	26,873	·02
Dommages aux propriétés	172,429 79	·14	197,677 02	·15	528,670 31	·37	265,922	·14	359,378	·22
" anim. sur empl. de la voie	57,281 26	·05	68,048 50	·04	76,755 46	·05	86,693	·04	106,015	·06
Blessures aux personnes	658,205 05	·54	559,058 38	·03	554,323 50	·37	879,067	·48	840,162	·52
Service des voies communes—Dt	88,462 03	·07	46,149 91	·42	72,205 27	·04	96,255	·05	94,575	·05
Frais généraux—										
Salaires et dépenses, bureaux principaux	754,158 00	·62	808,131 25	·63	1,011,334 22	·69	963,085	·53	994,148	·55
" commis, etc.	1,197,850 70	1·00	1,322,385 75	1·00	1,512,453 07	1·00	1,780,558	·97	2,028,394	1·13
Fournitures et dépenses, bureaux principaux	193,026 52	·16	227,932 86	·17	266,635 75	·17	366,627	·15	433,382	·24
Frais en justice	511,659 98	·42	585,862 84	·45	601,957 19	·38	693,215	·37	704,485	·39
Assurance	654,633 93	·54	726,168 79	·55	831,127 09	·55	1,013,385	·55	1,251,482	·70
Département des secours, dépenses	28,558 43	·02	28,504 34	·02	30,261 38	·02	28,841	·01	26,898	·02
Pensions	181,255 41	·15	186,323 02	·14	194,858 13	·11	204,916	·11	219,288	·12
Papeterie et impressions	177,661 48	·14	191,210 03	·15	198,698 78	·11	253,795	·14	291,538	·16
Autres dépenses	360,756 97	·30	398,981 16	·30	478,766 18	·32	655,484	·36	649,073	·36
Administration générale des voies com., etc.—Dt	13,626 58	·01	11,539 49	·00	11,596 47	·01	24,280	·01	43,345	·20

Vu qu'on attache une importance spéciale à l'entretien de la voie et du matériel de la voie, et au fonctionnement parfait du matériel roulant, nous donnons les renseignements suivants:—

Année.	Entretien de la voie. Somme.	Parcours.	Somme par mille de voie.	Année.	Entretien du matériel. Somme.	Parcours.	Entretien par mille de voie.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
1907	20,887,091 66	22,452	930 30	1907	21,666,373 08	22,452	965 01
1908	20,778,609 78	22,966	904 76	1908	20,273,625 95	22,966	882 77
1909	21,153,274 46	24,104	877 58	1909	21,510,303 59	24,104	892 40
1910	27,035,603 46	24,731	1,093 19	1910	26,002,301 30	24,731	1,051 41
1911	29,245,093 22	25,400	1,151 38	1911	26,127,638 12	25,400	1,028 65
1912	31,514,098 12	26,727	1,179 11	1912	29,811,510 09	26,727	1,115 41
1913	35,933,322 78	29,336	1,224 92	1913	37,289,718 47	29,336	1,271 13
1914	35,292,226 82	30,795	1,146 04	1914	36,375,330 87	30,795	1,181 21

Si l'on tient compte de l'augmentation considérable du parcours des voies ferrées surtout dans ces deux dernières années, on peut dire que les résultats donnés ci-haut sont satisfaisants.

Afin que les articles les plus importants qui se rapportent aux recettes et aux frais d'exploitation puissent être mis sous les yeux sous une forme commode pour la comparaison, le tableau qui suit est soumis:

——	1907.	1908.	1909.	1910.
	$	$	$	$
Recettes brutes	146,738,214	146,918,313	145,056,336	173,956,217
" nettes	42,989,537	39,614,171	40,456,251	53,550,776
" brutes par mille	6,535·64	6,397·21	6,017·89	7,033·93
" nettes "	1,914·73	1,724·90	1,678·40	2,165·83
" par voyageur	1·219	1·175	1·195	1·282
" par tonne	1·472	1·486	1·432	1·560
" par train-mille de voyageurs	1·263	1·228	1·150	1·277
" " marchandises	2·069	2·008	2·041	2·316
" " tous les trains	1·875	1·791	1·816	2·036
Frais d'exploitation	103,748,672	107,304,143	104,600,084	120,405,440
" par mille	4,620·90	4,672·30	4,339·53	4,868·60
Coût du mouvement des trains, un mille	1·381	1·364	1·309	1·409

——	1911.	1912.	1913.	1914.
	$	$	$	$
Recettes brutes	188,733,494	219,726,540	256,702,703	243,083,539
" nettes	57,698,709	68,677,213	74,691,013	64,108,280
" brutes par mille	7·430·45	8,209·94	8,750·50	7,893·60
" nettes "	2,271·60	2,569·58	2,511·96	2,081.77
" par voyageur	1·363	1·375	1·394	1·328
" par tonne	1·561	1·655	1·636	1·614
" par train-mille de voyageurs	1·348	1·390	1·413	1·386
" " marchandises	2·376	2·494	2·595	2·619
" " tous les trains	2·103	2·174	2·263	2·253
Frais d'exploitation	131,034,785	150,726,540	182,011,690	178,975,259
" par mille	5,158·85	5,639·48	6,204·38	5,811·83
Coût du mouvement des trains, un mille	1·460	1·493	1·604	1·659

MATÉRIEL.

Il a été fait de nombreuses additions au matériel roulant des chemins de fer en 1913, et voici l'état en 1914:—

——	Nombre.	Augmentation.
Locomotives	5,447	328
Wagons dans le service des voyageurs	6,002	306
Wagons dans le service des marchandises	204,190	21,969
Wagons au service de la compagnie	16,353	827

Les locomotives durant les huit dernières années, ont été affectées aux services qui suivent:—

Locomotives.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Voyageurs	964	1,122	1,056	1,090	1,215	1,192	1,474	1,783
Marchandises	2,206	2,392	2,539	2,601	2,659	2,787	3,011	3,028
Aiguillage	334	358	384	388	435	505	634	636

Les additions au matériel disponible depuis huit ans, à part les wagons de compagnies, sont indiquées dans le relevé qui suit:—

Locomotives et wagons.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Locomotives	3,504	3,872	3,969	4,079	4,219	4,484	5,119	5,447
Wagons à march.	107,407	115,709	117,779	119,713	127,158	140,918	182,221	204,190
Wagons à voyag.	3,642	4,026	4,192	4,320	4,513	4,946	5,696	6,002

Les wagons du service des voyageurs ont été répartis dans les classes qui suivent depuis 1907:—

Wagons au service des voyageurs.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Première classe	1,300	1,493	1,560	1,564	1,601	1,788	2,058	2,167
Seconde classe	472	487	471	512	517	550	627	627
Combinaison	405	422	429	435	434	453	492	491
Immigrants	272	303	317	318	357	389	437	466
Buffets	105	114	127	123	137	159	176	204
Salon	63	63	60	69	80	89	117	130
Wagons-lits	212	236	261	283	306	353	440	500
Fourgons: bagage, mess. et poste.	782	873	926	979	1,045	1,132	1,275	1,378
Autres	31	35	41	37	36	33	74	39
Totaux	3,642	4,026	4,192	4,320	4,513	4,946	5,696	6,002

Le nombre et la catégorie des wagons marchandises sont répartis comme suit de 1907 à 1914:—

Wagons marchandises.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Wagons fermés	68,149	72,863	74,477	75,983	79,412	89,982	128,511	146,607
" plats	20,477	21,759	21,188	20,769	21,069	22,000	25,117	26,151
" à bestiaux	4,817	5,047	5,518	5,528	5,809	6,322	6,745	7,589
" à houille	10,358	11,616	11,721	12,680	13,768	14,715	14,746	15,955
" à réservoir	132	197	197	195	277	390	479	496
" frigorifiques	1,917	2,423	2,466	2,539	2,807	3,082	3,911	4,716
Autres wagons	1,557	1,804	2,212	2,019	4,016	4,427	2,712	2,676
Total	107,407	115,709	117,779	119,713	127,158	140,918	182,221	204,190

Dans les wagons au service des compagnies sont compris 123 wagons de fonctionnaires et de paie; 4,938 wagons à gravier; 197 à grue; 3,040 wagons-cuisines et 8,055 autres wagons de route, soit un total de 16,353.

Le nombre total de wagons de toutes catégories au service des chemins de fer canadiens en 1914 fût de 226,545.

Le nombre de chars loués s'est élevé à 5,491.

La capacité, considération importante des wagons de marchandises a été comme suit dans les 8 dernières années:—

	1907.		1908.		1909.		1910.	
	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.
Wagons fermés	66,934	1,848,980	72,862	2,048,227	74,479	2,130,145	75,983	2,211,963
" plats	20,118	535,167	21,781	592,496	21,220	584,455	20,769	576,198
" à bestiaux	4,731	122,550	5,047	133,578	5,561	150,800	5,528	151,565
" à houille	10,060	291,638	11,616	362,233	11,721	379,981	12,680	438,178
" à réservoir	132	2,632	197	4,000	197	4,012	195	3,962
" frigorifiques	1,745	48,745	2,423	69,000	2,465	71,085	2,539	73,520
Autres wagons	1,820	59,200	1,941	67,410	2,273	64,835	2,019	58,720
Total	105,540	2,908,903	115,867	3,277,394	117,916	3,385,313	119,713	3,514,106

	1911.		1912.		1913.		1914.	
	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.
Wagons fermés	79,412	2,343,920	89,982	2,741,350	128,511	4,096,480	146,607	4,846,425
" plats	21,069	600,970	22,000	648,010	25,117	763,665	26,151	814,440
" à bestiaux	5,809	161,65	6,322	178,070	6,475	193,975	7,589	221,965
" à houille	13,768	508,215	14,715	561,175	14,746	567,210	15,955	630,435
" à réservoir	277	7,490	390	12,720	479	15,785	496	15,625
" frigorifiques	2,807	81,815	3,082	90,410	3,911	115,455	4,716	139,190
Autres wagons	4,016	102,105	4,427	130,540	2,712	104,315	2,676	104,830
Total	127,158	3,806,280	140,918	4,362,275	182,221	5,856,885	204,190	6,772,910

La capacité moyenne des chars de toutes catégories était de 27·6 tonnes en 1907. En 1914, elle était de 33·2 tonnes, soit une augmentation de 20%. L'augmentation de capacité des chars fermés pour marchandises est passée, durant la même période, de 27·6 à 33·1 tonnes. Il est facile de voir l'amélioration des unités au point de vue de l'efficacité de transport par l'augmentation moyenne de capacité des wagons fermés en 1914.

Des renseignements plus spéciaux relativement à la capacité des wagons à marchandises sont fournis par l'analyse qui suit:—

Classe.	Capacité. Livres.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
I	10,000	771	859	393	273	77	74	.....
II	20,000	1,995	1,147	1,245	1,115	742	622	457
III	30,000	3,227	4,143	2,412	3,332	3,277	2,068	3,118
IV	40,000	25,855	22,320	20,858	18,899	14,695	13,617	9,781
V	50,000	1,135	878	1,029	673	3,237	835	827
VI	60,000	69,416	73,737	76,610	82,555	89,512	114,528	117,984
VII	70,000	230	220	217	166	292	264	281
VIII	80,000	9,790	10,837	11,927	14,075	21,951	42,967	63,133
IX	90,000	.....	60	.....	.....	.....	.....	.....
X	100,000	3,448	3,715	4,992	6,070	7,135	7,246	8,603
XI	110,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
XII	120,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Au-dessus	120,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6
Total	.....	115,867	117,916	119,713	127,158	140,918	182,221	204,190

Le tableau ci-dessus indique une augmentation constante dans l'emploi de wagons d'une capacité plus grande par les compagnies de chemins de fer canadiennes. Les plus petits wagons diminuent en nombre et les plus grands se multiplient rapidement, les premiers de 10 à 25 tonnes, les derniers de 30 à 50 tonnes.

Le matériel roulant disponible par 1,000 milles de voie ferrée a été comme suit:—

Matériel roulant.	Par 1,000 milles de voie ferrée.							
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Locomotives	156	169	165	165	166	168	175	176
Wagons marchandises	4,783	5,039	4,887	4,840	5,006	5,273	6,211	6,636
Wagons voyageurs	162	175	174	174	177	185	194	195

Un fait digne de remarque, c'est que non-seulement les compagnies propriétaires de chemins de fer en Canada ont augmenté de beaucoup leur parcours d'exploitation, mais qu'elles ont aussi progressé régulièrement dans la voie de l'amélioration du matériel roulant. L'amélioration des wagons à marchandises s'est élevée à 39% par 1,000 milles de voie.

A peu d'exceptions près, tous les wagons pour le service des voyageurs et des marchandises en 1913, étaient munis de service automatique de freins de convoi et d'attelages.

On trouvera dans les tableaux n°s 13 et 14 les détails du matériel des diverses compagnies qui ont fait rapport sur ce sujet.

MILLES PARCOURUS PAR LES TRAINS, LES WAGONS ET LES LOCOMOTIVES.

La totalité des milles parcourus par les trains produisant des revenus, trains à voyageurs, trains à marchandises et trains mixtes, en 1913, a été de 107,895,272, soit une diminution de 5,541,936 sur 1913.

Cette diminution est presque entière dans le service du fret, et a été causée par la diminution du trafic.

En outre, les milles parcourus par les trains non productifs ont été de 4,911,928, contre 5,873,310 en 1913.

La répartition des milles parcourus pour les huit dernières années a été classifiée ainsi qu'il suit:—

—	1907.	1908.	1909.	1910.
Trains voyageurs	30,220,461	31,950,349	32,295,730	35,022,541
" marchandises	38,923,890	40,476,370	40,304,906	43,742,668
" mixtes	3,971,414	6,201,807	7,061,580	6,441,440
" spéciaux	.....	.....	.....	202,592
Total	75,115,765	78,637,526	79,662,216	85,409,241

—	1911.	1912.	1913.	1914.
Trains voyageurs	36,985,911	40,440,393	45,652,365	45,219,048
" marchandises	46,220,813	53,652,141	60,275,896	55,343,193
" mixtes	6,277,468	6,473,882	7,044,194	7,126,841
" spéciaux	232,341	363,855	464,753	206,190
Total	75,716,533	100,930,271	113,437,208	107,895,272

Le pourcentage du parcours de chaque classe de trains au tableau qui précède porté dans le parcours général des trains chaque année depuis 1907, est ainsi qu'il suit:—

—	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Trains voyageurs	40·23	40·23	40·54	40·00	41·22	40·06	40·24	41·91
" marchandises	51·81	51·47	50·47	51·21	51·52	53·15	53·14	51·21
" mixtes	7·90	7·90	8·87	7·54	6·98	6·41	6·21	6·60
" spéciaux	.....	.....	.....	·25	·27	·38	·41	·28

Relevé du nombre de milles parcourus par les trains depuis 1875:—

Année.	Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains mixtes.	Trains spéciaux.	Total des train-milles.	Milles parcourus par les locomotives.
1875	5,206,353	10,910,181	1,563,644	.....	17,680,178	19,633,026
1876	5,837,461	9,616,148	2,650,019	.....	18,103,628	21,011,052
1877	6,271,980	11,403,517	1,775,316	.....	19,450,813	22,231,840
1878	6,225,327	9,981,786	3,462,334	.....	19,669,447	24,091,600
1879	6,987,919	6,510,636	7,068,450	.....	20,731,689	24,735,862
1880	7,312,168	10,775,380	4,157,292	.....	22,427,449	26,575,969
1881	8,298,957	15,163,634	2,099,487	.....	27,301,306	34,265,003
1882	9,833,005	15,638,013	2,375,393	.....	27,846,411	33,374,847
1883	9,651,427	16,123,387	10,951,424	.....	36,726,238	47,688,528
1884	9,315,694	15,710,630	4,254,595	.....	29,280,919	37,390,874
1885	9,511,455	16,382,553	4,729,681	.....	30,623,689	38,749,239
1886	9,214,131	15,914,127	5,182,557	.....	30,481,086	37,359,494
1887	10,838,993	17,997,819	4,539,900	.....	33,638,748	43,276,468
1888	11,859,684	20,651,834	4,763,318	.....	37,391,206	46,489,229
1889	12,900,483	20,739,391	5,179,506	.....	38,819,380	47,708,138
1890	14,362,879	22,428,249	5,058,210	.....	41,849,329	49,512,530
1891	14,987,647	23,592,370	4,819,161	.....	43,399,178	56,950,343
1892	15,237,093	24,399,014	4,812,361	.....	44,448,468	56,994,253
1893	15,859,978	23,220,761	5,305,214	.....	44,385,953	57,587,382
1894	16,542,860	21,423,496	5,803,673	.....	43,770,029	57,401,514
1895	15,332,276	19,939,699	5,389,915	.....	40,661,890	51,339,885
1896	15,846,645	23,299,776	5,354,181	.....	44,500,602	55,786,960
1897	17,237,974	23,595,000	4,947,877	.....	45,780,851	54,729,490
1898	19,305,603	26,868,366	5,519,424	.....	50,688,283	60,103,944
1899	20,093,379	26,922,348	5,199,481	.....	52,215,207	64,582,807
1900	20,922,098	24,662,906	9,592,867	.....	55,177,871	67,712,252
1901	19,115,472	23,888,302	10,345,620	.....	53,349,394	68,621,424
1902	21,104,036	24,891,813	9,734,007	.....	55,729,856	70,275,615
1903	22,095,705	28,840,434	9,446,781	.....	60,382,920	77,178,493
1904	23,502,876	28,278,310	9,530,816	.....	61,312,002	80,508,064
1905	25,428,018	34,372,998	6,133,098	.....	65,934,114	84,335,732
1906	28,071,648	39,045,168	5,606,666	.....	72,723,482	94,180,788
1907	30,220,461	38,923,890	5,971,414	.....	75,115,765	100,154,966
1908	31,950,349	40,476,370	6,210,807	.....	78,637,526	100,622,241
1909	32,295,730	40,304,906	7,061,580	.....	79,662,216	97,865,325
1910	35,022,541	43,742,668	6,441,440	202,592	85,409,241	106,019,475
1911	36,985,911	46,220,813	6,277,468	232,341	89,716,533	111,975,176
1912	40,440,393	53,652,141	6,473,882	363,855	100,930,271	127,401,480
1913	45,652,365	60,275,896	7,044,194	464,753	113,437,208	145,119,721
1914	45,219,048	55,343,193	7,126,841	206,190	107,895,272	137,128,756

Le rapport des milles parcourus au trafic et aux recettes qui en proviennent est illustré par le tableau qui suit:—

Année.	Recettes du fret.	Train à marchandises parcourus.	Nombre de tonnes transportées.	Recette par train de marchandises, mille.	Moyenne des recettes par tonne transportée.
	$	Milles.	Tonnes.	$ c.	$ c.
1875	12,073,570	12,473,825	5,670,837	·988	2·129
1876	12,211,158	12,266,167	6,331,757	·995	1·928
1877	11,321,264	13,178,833	6,859,796	·859	1·650
1878	13,129,191	13,444,120	7,883,472	·977	1·665
1879	12,509,093	13,579,086	8,348,810	·921	1·498
1880	15,506,935	14,932,672	9,938,858	1·038	1·560
1881	18,666,982	17,263,121	12,065,323	1·081	1·547
1882	17,729,945	18,013,406	13,575,787	·984	1·305
1883	21,320,208	27,074,761	13,266,255	·787	1·607
1884	20,763,243	19,965,225	13,712,269	1·039	1·514
1885	19,962,058	21,112,234	14,659,271	·946	1·371
1886	21,183,967	21,096,684	15,670,460	1·004	1·351
1887	24,581,047	22,537,719	16,365,335	1·091	1·502
1888	26,410,084	24,415,152	17,172,759	1·039	1·537
1889	26,671,049	25,918,897	17,928,626	1·029	1·487
1890	29,921,788	27,486,459	20,787,469	1·089	1·439
1891	30,584,645	28,411,531	21,753,021	1·075	1·404
1892	33,230,121	29,211,375	22,289,923	1·138	1·502
1893	32,935,028	28,525,975	22,033,599	1·155	1·496
1894	29,982,482	27,227,169	20,721,116	1·101	1·446
1895	29,545,490	25,329,614	21,524,421	1·166	1·372
1896	32,368,082	28,653,957	24,266,825	1·130	1·333
1897	33,522,102	28,542,877	25,300,331	1·174	1·324
1898	38,508,175	31,382,790	28,785,903	1·227	1·340
1899	40,101,036	32,121,829	31,211,753	1·248	1·284
1900	45,643,699	34,255,773	35,946,371	1·332	1·269
1901	46,665,103	33,233,922	36,999,922	1·363	1·261
1902	53,986,672	34,625,820	42,376,527	1·559	1·273
1903	63,089,448	38,287,215	47,373,417	1·648	1·331
1904	64,673,919	30,809,126	48,097,519	1·711	1·344
1905	68,203,320	40,506,096	50,893,957	1·684	1·340
1906	81,433,115	44,651,834	57,966,713	1·824	1·405
1907	94,995,087	44,895,304	63,866,135	2·116	1·472
1908	93,746,655	46,687,177	63,071,167	2·008	1·486
1909	95,714,783	47,366,436	66,842,258	2·041	1·432
1910	116,229,894	50,184,108	74,482,866	2·316	1·560
1911	126,743,015	52,498,281	79,884,282	2·376	1·561
1912	148,030,890	60,126,023	89,444,331	2·455	1·655
1913	174,684,640	67,320,090	106,992,710	2·595	1·636
1914	163,663,744	62,470,034	101,393,989	2·610	1·614

Pour les besoins des calculs qui précèdent les milles parcourus par les trains de marchandises comprennent les milles parcourus par les trains mixtes.

Le relevé des milles parcourus par les wagons depuis les premières statistiques est comme suit:—

Parcours des wagons de fret.	1908.	1909.	1910.	1911.
Wagons à marchandises chargés	748,924,820	775,543,414	910,858,711	946,946,917
" " vides	284,944,529	281,175,615	280,255,329	311,984,866
" de service	.....	37,644,038	45,367,459	47,834,318
Total	1,033,869,349	1,094,363,067	1,236,481,409	1,306,766,101

Parcours des wagons de fret.	1912.	1913.	1914.
Wagons à marchandises chargés	1,102,719,543	1,211,708,492	1,147,533,071
" " vides	310,974,528	381,048,160	413,463,359
" cuisines	55,692,091	63,653,643	57,553,172
Total	1,469,386,162	1,656,410,295	1,618,549,602

Parcours des wagons de voyageurs.	1913.	1914.
Wagons de voyageurs	153,301,893	107,136,731
Dortoirs, salons, etc	52,738,619	41,972,096
Autres wagons	92,977,602	72,719,818
Total	299,018,114	221,828,645

Les tableaux 10 et 11 donnent les renseignements relatifs au parcours des trains.

Le parcours total des locomotives a été en 1914 de 137,128,756 milles comparé à 145,119,172 en 1913, soit une diminution de 7,990,965 milles.

Voici un tableau comparatif du parcours des locomotives depuis 8 ans:—

Classe de locomotive.	1907.	1908.	1909.	1910.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Marchandises	43,824,909	42,291,082	43,280,549	47,239,088
Voyageurs	29,110,158	30,504,171	32,282,534	34,758,088
Mixtes	7,492,278	7,410,971	7,237,422	8,211,350
Garage	14,816,272	15,941,179	14,832,834	15,581,077
Spéciale	4,911,249	5,474,838	231,986	229,872
Total	100,154,966	100,622,241	97,865,325	106,019,475

Classe de locomotive.	1911.	1912.	1913.	1914.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Marchandises	49,354,983	57,143,590	64,541,731	58,675,214
Voyageurs	36,946,876	40,944,058	45,926,357	45,069,967
Mixtes	8,256,424	7,742,514	8,891,330	10,276,245
Garage	17,300,773	21,159,394	25,456,533	22,937,611
Spéciale	116,120	411,924	213,770	169,719
Total	111,975,176	127,401,480	145,119,721	137,128,756

COMBUSTIBLE CONSUME PAR LES LOCOMOTIVES.

Le nombre de tonnes de combustible consumé en 1914 par locomotives s'est élevé à 8,547,675, soit une diminution de 716,309 tonnes sur 1913.

Pendant cette même année, le coût du combustible a été de $26,710,758 contre $28,426,355 pour l'année précédente.

Le coût moyen par tonne a été de $3.12 en 1914, tandis qu'il était de $3.07 en 1913.

Le tableau suivant donne la quantité de combustible sonsumé depuis 1907 par les divers types de locomotives:—

Classe de locomotive.	1907.	1908.	1909.	1910.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Marchandises	3,194,510	3,318,283	3,833,010	3,597,541
Voyageurs	1,331,178	1,446,919	1,834,700	1,636,454
Mixtes	303,549	350,921	410,800	388,693
Garage	557,576	598,092	743,977	620,303
Construction	223,141	256,576	9,621	9,063
Total	5,608,954	5,970,791	6,832,108	6,252,054

Classe de locomotive.	1911.	1912.	1913.	1914.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Marchandises	3,844,042	4,480,728	5,361,839	4,820,646
Voyageurs	1,813,809	1,983,238	2,249,320	2,161,144
Mixtes	421,277	407,970	502,631	559,115
Garage	716,276	890,650	1,138,531	999,457
Construction	5,209	21,150	11,663	7,313
Total	6,800,648	7,783,736	9,263,984	8,547,675

La quantité du combustible consumé et le prix qu'elle a coûté ont été calculés ainsi qu'il suit depuis 1907:—

Année.	Tonnes.	Coût.
		$
1907	5,608,954	15,137,504
1908	5,970,791	17,718,468
1909	6,832,108	17,544,449
1910	6,252,054	18,570,393
1911	6,800,648	20,182,193
1912	7,783,736	24,160,823
1913	9,263,984	28,426,355
1914	8,547,675	26,710,758

Le coût total du combustible en 1914 se divise comme suit: Pour locomotives servant au transport, $23,619,245, et pour locomotives de parcs, $3,091,513.

Voici les quantités et variétés de combustibles consumés par les locomotives en 1914.

Classe de locomotive.	Houille.		Bois.		Autre combustible.		Total.	Milles. parcourus.
	Anthracite.	Bitumineuse.	Franc.	Mou.	Huile.	Charbon de bois.		
	Tonnes.	Tonnes.	Cordes.	Cordes.	Gallons.	Boisseau.	Tonnes.	
Marchandises	1,461	4,667,923	583	19,423	23,113,581	55,755	4,820,646	58.675,214
Voyageurs	957	2,071,754	600	9,346	13,233,801	48,045	2,161,144	45,069,967
Mixtes	873	550,043	20	2,934	722,503	4,158	559,115	10,276,245
Garage	1,980	971,360	31	4,680	3,553,459	20,637	999,457	22,937,611
Spéciale	.....	7,106	.....	18	29,399	157	7,313	169,719
Total	5,271	8,268,186	1,234	36,401	40,652,743	108,752	8,547,675	137,128,756

Une particularité frappante du tableau précédent, c'est la grande quantité d'huile consumée par les locomotives. Ce combustible n'a été appliqué au chauffage des locomotives que récemment sur les chemins de fers du Canada. La quantité dépensée de ce chef en 1913 était de 31,087,252 gallons.

Le poids du combustible consumé par chaque classe de locomotives en 1914 et les sept années précédentes est donné dans le tableau suivant

Classe de locomotive.	Combustible consumé par 100 milles.							
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Marchandises	7·29	7·84	8·85	7·62	7·78	7·84	8·31	8·22
Voyageurs	4·57	4·74	5·68	4·71	4·91	4·84	4·89	4·79
Mintes	4·05	4·73	5·67	4·73	5·10	5·27	5·59	5·44
Garages	3·76	4·00	5·01	3·98	4·14	4·26	4·47	4·36
Construction ou spéciale	4·54	4·69	4·14	3·94	4·48	5·13	5·46	4·31

Le coût du combustible par 100 milles est indiqué dans le tableau comparatif suivant:—

Classe de locomotive.	Coût du combustible par 100 milles.							
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
	$	$	$	$	$	$	$	$
Marchandises	19·61	23·20	22·65	22·48	22·17	24·46	25·51	25·64
Voyageurs	12·29	14·03	14·54	13·89	14·28	15·10	15·01	14·96
Mixtes	10·89	14·00	14·51	13·95	14·84	16·44	17·16	16·97
Garage	10·11	11·84	12·82	11·74	12·04	13·38	13·72	13·60
Constructiou ou spécial	12·21	13·88	10·59	11·62	13·03	16·00	16·76	13·45

ACCIDENTS.

Le mouvement des convois au Canada a causé la mort de 565 personnes et infligé des blessures à 2,287 en 1914, contre 710 et 2,966 respectivement en 1913.

Il y eut en outre 35 personnes tuées et 1,752 blessées par suite de l'exploitation des chemins de fer à part le mouvement des convois. En 1913, les accidents de ce chef étaient: 32 tués et 1,606 blessés.

Le sommaire suivant donne le nombre et la catégorie de personnes tués et blessées en 1914:—

	Mouvement des trains.		Trains n'étant pas en mouvement.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
Voyageurs	25	402	2	13
Employés	200	1,475	24	1,686
Sur la voie, en contr. de la loi	289	279	.....	.....
" mais non en contr. de la loi	48	114	.....	.....
Commis de poste et autres	3	17	9	53
Total	565	2,287	35	1,752

Il y eut un passager tué par 1,868,091, et un blessé par 116,175. C'est le nombre le plus bas pour les pertes de vie depuis 1900.

Voici un tableau comparatif du nombre d'accidents provenant de la marche des convois depuis 8 ans:—

	Tués.							
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Voyageurs	70	28	36	60	28	47	38	25
Employés	249	224	182	214	202	215	298	200
Sur la voie, en contr. de la loi	195	156	190	175	185	235	309	289
Sur la voie, non en c. de la loi	70	22	67	74	48	48	63	48
Commis des postes	3	16	.....	1	2	.....	2	3
Autres personnes	11	3	3	.....	.....	.....	.....	.....
Total	598	449	478	524	465	554	710	565

	Blessés.							
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Voyageurs	352	345	281	270	288	458	650	402
Employés	1,126	1,793	897	926	1,314	1,606	1,834	1,475
Sur la voie en contr. de la loi	125	120	95	148	154	193	284	279
Sur la voie, m. n. en c. de la loi	88	59	89	77	135	120	171	114
Commis des postes	7	3	25	20	15	.....	27	17
Autres personnes	454	27	17	.....	.....	33	.....	.....
Total	2,152	2,347	1,404	1,441	1,906	2,437	2,966	2,287

Ci-dessous est le relevé comparatif des causes des accidents survenus aux voyageurs en 1914 et pendant les sept années précédentes:—

Causes—Accidents aux voyageurs.	Tués.							
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Collisions	26	2	6	2	4	18	3	3
Déraillements	21	8	1	44	1	.....	15	2
Rupture des trains	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tombant des trains, wagons, etc.	2	6	11	3	10	10	8	3
Saut. à bord ou en bas d. trains, etc.	10	6	14	8	11	4	7	8
Frappés aux passages à niv	4	.....	1	.....	.....	4	1	.....
" stations	4	3	1	1	1	3	1	5
" ailleurs	.....	2	.....	1	1	1	2	2
Autres causes	3	1	2	1	.....	7	1	2
Total	70	28	36	60	28	47	38	25

Causes—Accidents aux voyageurs.	Blessés.							
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Collisions	93	88	83	31	43	73	108	23
Déraillements	127	131	99	126	88	203	347	185
Rupture des trains	3	1	.....	2	.....	4	.....	2
Tombant des trains, wagons, etc.	36	20	11	28	34	51	49	45
Saut. à bord ou en bas d. trains, etc.	38	50	57	43	67	70	72	56
Frappés aux passages à niv	7	.....	.....	1	4	2	3	5
" stations	3	5	5	4	2	4	6	2
" ailleurs	1	1	1	2	.....	1	3	2
Autres causes	44	49	25	33	50	77	62	82
Total	352	345	281	270	288	485	650	402

Les causes et le nombre des accidents survenus aux employés à la suite de la mise en mouvement des trains sont indiquées dans le tableau qui suit:—

Causes—Accidents aux employés.	Tués.							
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Attelant ou détachant	34	20	18	17	13	18	27	16
Collisions	46	25	40	19	34	29	40	35
Déraillements	12	15	15	47	10	15	22	18
Rupture de trains	2	1	.....	.....	.....	1	1	
Locomot. ou wagons brisés	1	1	1	.....	.....	3	.....	2
Tomb. d. train d. locom. ou d. wag.	32	32	28	23	26	31	45	23
Saut. sur ou en bas des trains	7	8	9	24	15	15	22	13
Frappés par les trains, etc	85	81	53	62	72	79	97	64
Obstruct. au-dessus de la voie	2	3	.....	1	3	3	1	
Autres causes	28	16	18	21	29	21	43	29
Total	249	224	182	214	202	215	298	200

Causes—Accidents aux employés.	Blessés.							
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Attelant ou détachant	141	183	125	139	191	208	182	129
Collisions	135	80	86	56	119	141	210	94
Déraillements	56	60	65	58	67	91	88	77
Rupture de trains	16	11	9	6	13	13	16	7
Locomot. ou wagons renversés	6	16	6	19	12	17	13	24
Tombant des trains ou de wagons	186	185	142	165	253	275	366	255
Saut. sur ou en bas des trains	66	108	95	98	141	129	180	159
Frappés par les trains, etc	130	116	88	78	121	172	136	151
Obstruction au-dessus de la voie	13	14	11	25	17	33	31	21
Autres causes	377	340	270	282	380	527	612	556
Total	1,126	1,113	987	926	1,314	1,606	1,834	1,475

D'année en année, on remarque une particularité frappante du tableau précédent: c'est le nombre d'employés tués ou blessés hors de leur travail régulier.

Par exemple, en 1914, il y eut plusieurs employés des gares, de la voie et des ateliers, ou autres, tués ou blessés en tombant des locomotives, des chars ou des convois.

Le nombre et les classes des employés tués ou blessés par le mouvement des trains en 1914 et durant les sept années précédentes sont indiqués dans le tableau suivant:—

Employés.	Tués.							
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Préposés aux trains	149	109	113	103	101	115	167	97
Cantonniers	53	36	37	70	44	47	59	59
Aiguilleurs, gardiens, etc	7	11	3	9	6	8	8	3
Employés aux gares	3	4	2	2	5	3	9	2
Employés aux ateliers	9	11	7	4	18	13	15	5
Employés du télégraphe	.....	2	.....	.....	3	2		
Autres employés	28	51	20	26	25	27	40	34
Total	249	224	182	214	202	215	298	200

Employés.	Blessés.							
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913	1914.
Préposés aux trains	791	790	693	610	972	1,078	1,277	953
Cantonniers	104	307	71	136	158	200	245	175
Aiguilleurs, gardiens, etc	47	40	27	25	11	67	41	40
Employés aux gares	3	66	10	6	6	18	39	24
Employés aux ateliers	16	284	16	41	64	68	59	99
Employés du télégraphe	3	4	3	3	4	6	11	14
Autres employés	107	312	77	105	99	169	162	170
Total	1,121	1,793	897	926	1,314	1,606	1,834	1,475

Des accidents provenant de causes autres que la mise en mouvement des trains se sont produits en 1912, 1913 et 1914 aux classes de personnes qui suivent:

	Tués.			Blessés.		
	1912.	1913.	1914.	1912.	1913.	1914.
Voyageurs	1	3	2	8	17	13
Préposés aux trains et cantonniers	3	6	6	334	488	492
Employés des gares	2	.....	1	163	147	143
Employés aux usines	3	5	2	405	472	574
Autres employés	11	15	15	416	466	477
Autres personnes	3	3	9	17	16	53
Total	23	32	35	1,343	1,606	1,752

Le relevé des accidents dus à la mise en mouvement des trains depuis 1887 est ainsi qu'il suit:—

Années.	Voyageurs.		Employés.		Autres.		Total.		Voyageurs.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Un tué par chaque.	Un blessé par chaque.
1888	20	70	107	619	104	86	213	775	534,931	152,837
1889	37	103	89	637	84	135	210	875	328,408	117,971
1890	11	52	83	682	124	101	218	835	1,165,569	246,562
1891	13	105	65	582	118	131	193	818	1,017,120	125,929
1892	14	43	110	697	109	139	233	879	966,672	314,730
1893	11	57	72	331	133	120	216	708	1,238,002	238,912
1894	12	64	67	521	132	107	211	694	1,205,208	225,976
1895	9	47	51	489	127	122	187	658	1,554,175	297,608
1896	11	62	46	446	104	111	161	619	1,346,400	238,877
1897	7	70	76	579	130	158	213	807	2,310,191	231,019
1898	5	72	98	862	167	163	270	1,097	3,688,809	356,167
1899	20	119	119	882	145	184	284	1,185	956,668	160,784
1900	7	131	123	941	195	245	325	1,303	3,071,453	164,123
1901	16	134	118	970	183	213	317	1,317	1,149,108	137,207
1902	19	177	146	930	165	221	330	1,328	1,088,419	116,836
1903	35	258	186	956	181	239	420	1,453	417,900	85,848
1904	25	232	192	214	178	259	395	705	945,630	101,899
1905	35	244	206	920	227	193	468	1,357	722,535	103,624
1906	16	231	139	893	206	241	361	1,365	1,749,361	121,168
1907	70	352	249	1,126	268	220	587	1,698	459,104	91,299
1908	28	345	224	1,113	197	200	449	2,347	1,215,893	98,681
1909	36	281	182	897	260	226	478	1,404	907,869	116,311
1910	60	270	214	926	250	245	524	1,441	598,243	132,943
1911	28	288	202	1,314	235	304	465	1,906	1,324,919	124,489
1912	47	485	215	1,606	283	346	545	2,437	872,855	84,792
1913	38	650	298	1,834	374	482	710	2,966	1,216,599	71,124
1914	25	402	200	1,475	340	410	565	2,287	1,868,091	116,175

ACCIDENTS SURVENUS AUX PASSAGES À NIVEAU.

Le relevé des accidents survenus en 1914 aux passages à niveau donne 81 tués et 122 blessés.

C'est une augmentation, sur 1913, de 18 tués et 18 blessés.

Parmi les personnes qui ont souffert d'accidents aux passages à niveau, 44 parmi les tués et 71 parmi les blessés se trouvaient en cet endroit en contravention de la loi. La plupart des accidents sont survenus aux passages gardés, alors que les barrières étaient baissées ou que les signaux indiquaient danger.

Voici un tableau résumant pour les sept dernières années les accidents survenus aux passages à niveau, le nombre des tués ou blessés, en campagne et dans les villes:—

Classe de passages à niveau.	Tués.						
	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Urbains	30	33	28	22	33	32	49
Ruraux	21	43	35	14	42	31	32
Total	51	76	63	36	75	63	81

Classe de passages à niveau.	Blessés.						
	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Urbains	35	41	45	70	43	69	72
Ruraux	33	31	16	38	41	35	50
Total	68	72	61	108	84	104	122

PASSAGES À NIVEAU.

Le nombre des passages gardés a été augmenté de 46 pendant l'année 1914.

Le tableau suivant donne quelques faits relativement aux passages à niveau:—

Année.	Passages gardés.		Passages non-gardés.	
	Urbains.	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.
1909	587	492	1,767	15,426
1910	630	557	1,902	16,923
1911	692	661	2,026	16,655
1912	788	680	3,039	17,268
1913	844	827	2,658	18,681
1914	894	823	3,493	20,642

Le tableau suivant donne le genre de garde adopté pour les diverses classe de passages:—

Passages—Gardés par.	1909.		1910.		1911.	
	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.	Urbains.
Barrières	34	153	28	133	28	153
Viaducs	190	110	220	125	232	128
Tunnels	213	166	229	171	269	182
Avertisseurs	39	77	64	83	104	115
Gardiens	16	101	16	118	19	123
Total	492	587	557	630	652	701

Passages—Gardés par.	1912.		1913.		1914.	
	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.	Urbains.
Barrières	33	174	71	178	34	189
Viaducs	233	147	274	158	265	151
Tunnels	275	216	276	227	283	257
Avertisseurs	118	127	179	155	217	157
Gardiens	21	124	27	126	24	140
Total	680	788	827	844	823	894

EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER.

Les rapports portent le nombre des employés de chemins de fer à la date du 30 juin 1914, au chiffre de 159,142, contre 178,652 en 1913.

La somme totale de salaires et gages payés s'est élevée à $111,762,972.28. En 1913, elle était de $115,749,825.10.

L'échelle des salaires des employés a été revue et augmentée de sorte qu'à l'avenir les renseignements seront plus complets, spécialement pour les diverses classes d'employés. La nouvelle échelle a pris effet le 1er juillet 1914.

Le tableau suivant donne le total des salaires et gages pendant les 8 dernières années, et les rapports de ce total aux recettes brutes et aux frais d'exploitation en fonction de cent.

Année.	Appointements et salaires.	Rapport aux recettes brutes.	Rapport aux frais d'exploitation.
	$		
1907	58,719,493	40·01	56·70
1908	60,376,607	41·09	56·26
1909	63,216,662	43·58	60·43
1910	67,167,793	38·61	55·78
1911	74,613,738	39·53	56·94
1912	94,237,623	39·79	57·92
1913	115,749,825	45·09	63·59
1914	111,762,972	45·97	62·43

Les employés et leur rémunération ont été classés en 1914 sous les titres suivants:—

——	Nombre.	Montant.
		$
Voies et matériel de voies	48,418	24,286,798
Matériel roulant	30,565	23,025,968
Service du fret	2,164	1,992,093
Service des voyageurs	58,457	52,181,299
Dépenses générales	4,357	3,572,488
Divers	15,181	6,704,326
Total	159,142	111,762,972

Dans les années précédentes la classification était faite comme suit:—

——	1907.	1908.	1909.	1910.
	$	$	$	$
Voies et matériel de voies	15,398,885	14,715,572	14,249,186	16,502,902
Matériel roulant	12,161,917	13,008,104	14,623,930	14,775,782
Service du fret	.....	.....	5,353,607	1,313,980
Service des voyageurs	27,398,553	28,479,096	14,656,585	32,091,952
Dépenses générales	3,760,138	4,163,835	4,333,354	2,483,177
Total	58,719,493	60,386,607	63,216,662	67,167,793

——	1911.	1912.	1913.
	$	$	$
Voies et matériel de voies	18,157,696	21,321,271	26,105,363
Matériel roulant	15,544,057	17,761,622	22,534,072
Service du fret	1,564,399	1,679,919	2,209,984
Service des voyageurs	35,832,034	43,988,877	54,170,519
Dépenses générales	2,515,552	2,547,950	3,134,119
Exploitation à l'étranger	.....	.....	7,577,702
Divers	.....	.....	18,066
Total	76,613,738	87,299,639	115,749,825

Le tableau suivant indique le nombre et les classes des employés et aussi le nombre des diverses classes pour 100 milles de voie ferrée, en 1914, et durant les sept années précédentes.

Employés de chemins de fer.	1907.		1908.		1909.		1910.	
	Nombre.	Par 100 milles de voie.	Nombre.	Par 100 milles de voie.	Nombre.	Par 100 milles de voie.	Nombre.	Par 100 milles de voie.
Officiers supérieurs	336	2	318	1	328	1	372	2
Autres officiers	461	2	526	2	574	2	178	3
Commis de bureaux	4,214	19	4,795	21	5,967	25	4,835	28
Chefs de gares	2,536	11	2,522	11	2,624	11	2,879	12
Autres employés de gares,	11,829	53	8,908	39	10,739	45	12,578	51
Mécaniciens	4,351	19	3,868	17	4,104	17	4,419	18
Chauffeurs	4,760	21	4,206	18	4,330	18	4,885	20
Chefs de trains	2,911	13	2,719	12	2,831	12	3,323	13
Autres employés d. trains.	8,261	36	7,507	33	8,178	34	7,946	32
Machinistes	2,486	11	2,759	12	3,294	14	2,935	12
Charpentiers	3,215	14	3,190	14	3,377	14	3,348	17
Autr. employés aux ateliers	12,579	56	11,873	52	13,858	57	15,387	62
Cantonniers chefs	3,903	17	4,017	17	4,216	17	4,539	18
Autres cantonniers	30,614	136	20,068	87	28,401	118	30,131	122
Aiguilleurs et gardiens, etc.	2,364	11	1,849	8	1,624	7	1,628	7
Télégraphistes	2,987	13	2,686	12	2,899	12	2,985	12
Employés du mat. roulant.	5,426	24	7,273	32	9,324	39	292	1
Tous autres employés	20,779	93	17,320	75	18,527	77	17,568	71
Total	124,012	551	106,404	463	125,105	520	123,768	501

Employés de chemins de fer.	1911.		1912.		1913.		1914.	
	Nombre.	Par 100 milles de voie.	Nombre.	Par 100 milles de voie.	Nombre.	Par 100 milles de voie.	Nombre.	Par 100 milles de voie.
Officiers supérieurs	341	1	328	1	371	1	368	1
Autres officiers	878	3	1,018	3	1,158	4	1,151	4
Commis de bureaux	7,076	28	7,679	29	8,915	30	9,744	31
Chefs de gares	2,875	11	3,090	12	3,225	11	3,334	11
Autr. employés de gares	13,334	52	15,041	56	16,505	56	13,623	44
Mécaniciens	4,647	18	5,505	20	6,102	21	5,258	17
Chauffeurs	4,979	20	6,048	21	6,743	21	5,703	19
Chefs de trains	3,643	14	4,348	16	4,923	17	4,201	14
Autr. employés des trains.	8,472	33	10,090	37	12,107	41	10,672	35
Machinistes	3,092	12	3,932	15	4,292	20	3,928	13
Charpentiers	4,283	17	4,320	16	5,865	19	4,942	16
Autr. empl. des ateliers	19,075	75	19,568	73	22,410	76	20,518	66
Cantonniers chefs	4,166	16	4,534	17	5,035	19	5,130	16
Autres cantonniers	21,628	85	26,319	98	32,181	109	27,493	89
Aiguilleurs et gardiens, etc	1,868	7	1,658	6	1,715	6	1,521	5
Télégraphistes	3,088	12	3,425	13	3,947	13	3,673	12
Empl. du matériel roulant	8,230	32	6,751	25	6,647	23	5,576	18
Tous autres employés	29,549	116	32,228	121	36,473	124	32,407	105
Total	141,224	552	155,901	583	178,652	609	159,142	517

La moyenne de la rétribution de chaque jour pour les employés depuis huit ans est indiquée dans le tableau qui suit:—

Employés.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
	$ c.	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Officiers supérieurs	11 74	11 59	11 73	10 72	11 72	12 47	12 96	13 26
Autres officiers...	4 11	4 63	4 59	4 73	4 84	4 92	5 00	5 40
Commis de bureaux.....	1 70	1 81	1 81	1 94	1 98	1 99	2 03	2 12
Chefs de gares....	1 91	2 04	2 09	2 16	2 28	2 39	2 60	2 74
Autres empl. de g.	1 56	1 71	1 65	1 65	1 73	1 77	1 90	1 98
Mécaniciens.....	3 89	4 53	4 13	4 12	4 40	4 64	4 88	4 84
Chauffeurs.....	2 42	2 50	2 52	2 53	2 78	2 84	3 02	3 11
Chefs de trains...	3 20	3 30	3 31	3 30	3 62	3 69	3 85	3 93
Autres empl. des t.	1 92	2 06	2 13	2 12	2 44	2 54	2 66	2 83
Machinistes.....	2 41	2 68	2 89	2 98	3 14	3 34	3 51	3 40
Charpentiers.....	2 99	2 19	2 23	2 52	2 44	2 58	2 75	2 78
Autres emp. aux a.	1 99	2 16	2 33	2 19	2 22	2 33	2 42	2 54
Cantonniers chefs.	2 06	2 25	2 15	2 18	2 32	2 38	2 50	2 58
Autr. cantonniers..	1 45	1 57	1 59	1 58	1 66	1 77	1 83	1 85
Aiguilleurs et gardiens, etc.....	1 84	1 81	2 00	1 57	1 98	1 84	2 02	1 73
Télégraphistes.....	1 88	2 07	2 09	2 20	2 28	2 28	2 51	2 64
Employés du matériel roulant....	1 18	1 10	1 26	2 19	1 11	1 22	1 26	1 09
Tous autres employés.....	1 81	1 87	1 95	1 95	1 87	1 84	1 82	1 93

Il ne faudrait pas attacher une trop grande importance aux moyennes de salaires données dans le tableau ci-dessus. Ces statistiques proviennent d'un système de classification des employés reconnu défectueux; mais l'imposition d'un meilleur système nécessiterait des dépenses hors de proportion avec les erreurs qu'il faudrait éliminer. Pour l'année 1915, il a été prescrit une classification plus élaborée et plus complète des employés, et, nous espérons qu'il en résultera une amélioration, dans le service des renseignements concernant la moyenne des salaires des employés.

TAXES SUR LES CHEMINS DE FER.

Les chemins de fer exploités en Canada ont payé en 1914 la somme de $2,822,774.35 en taxes, contre $2,444,960.68 en 1913.

Le montant et la distribution de ces taxes, par province, sont donnés dans le tableau suivant.

Provinces.	Taxe provinciale.	Taxe municipale.	Total des impôts.
	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario.....	474,196 10	543,461 13	1,017,667 23
Québec.....	83,531 19	549,815 37	633,346 56
Alberta.....	74,532 00	60,955 08	135,487 08
Colombie-Britannique.....	130,657 41	179,931 21	310,588 22
Nouveau-Brunswick.....	193 72	3,060 57	3,254 29
Nouvelle-Ecosse.....	.....	215 65	215 65
Manitoba.....	199,452 97	55,966 50	255,419 47
Saskatchewan.....	74,972 00	27,881 76	102,853 76
Ile-du-Prince-Edouard.....	100 00	.....	100 00
Yukon.....	8,316 20	.....	8,316 20
Hors du Canada.....	355,525 89	7,224 70	355,525 89
Total.....	1,401,462 38	1,421,311 97	2,822,774 35

La taxe totale, provinciale et municipale, depuis six ans, est indiquée dans le tableau suivant:—

Province.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c
Nouvelle-Ecosse	926 54	762 66	645 70	666 05	742 24	215 65
Nouveau-Brunswick	782 79	1,298 35	842 16	2,417 00	1,950 11	3,254 29
Ile-du-Prince-Edouard	100 00	100 00	50 00	50 00	100 00	100 00
Québec	362,974 16	337,490 05	372,914 32	406,111 02	520,093 24	633,346 56
Ontario	764,620 56	747,004 78	790,280 14	970,449 31	985,993 90	1,017,667 23
Manitoba	128,082 84	92,476 48	154,783 10	187,001 15	224,154 14	255,419 47
Alberta	98,038 39	87,423 93	90,785 16	91,181 97	116,223 44	135,487 08
Saskatchewan	48,869 56	161,575 45	79,019 28	71,537 29	73,284 28	102,853 76
Colombie-Britannique	154,025 07	220,687 32	196,971 26	205,286 49	247,936 55	310,588 22
Yukon	6,020 90	5,896 64	5,894 38	5,935 67	3,528 20	8,316 20
Divers	.....	.....	90,466 40	.....	.....	.....
Hors du Canada	16,895 78	121,933 17	173,089 68	259,802 60	270,954 58	355,525 89
Total	1,581,336 59	1,776,648 83	1,955,741 58	2,200,438 55	2,444,960 68	2,822,774 35

TRAVERSES DE CHEMINS DE FER.

Le nombre de traverses employées en 1914 a été de 10,436,583, en outre de celles qui ont servi à la construction de nouvelles voies; en 1913, le nombre en était de 10,071,787.

Le coût moyen d'une traverse a été de 49·7c., contre 47·8 en 1913. Le coût des traverses a toujours augmenté depuis quelques années. Une particularité des rapports de 1914, c'est l'augmentation du nombre de traverses créosotées, et l'abaissement du coût moyen de cette catégorie.

Les rapports condensés donnent les chiffres suivants:—

Classe.	Nombre de traverses.				
	1907.	1911.	1912.	1913.	1914.
Cèdre	812,033	879,325	875,561	1,850,078	939,014
Chêne	779,857	462,443	314,579	557,333	582,704
Pruche	71,871	132,831	268,044	1,024,130	593,796
Epinette	70,837	14,859	13,635	107,891	175,081
Sapin	43,518	7,826	15,656	902,245	103,101
Tamarac	9,956	9,758	1,064,297	1,657,916	2,506,368
Pin	6,697	250,843	437,493	1,815,428	437,822
Châtaigner	1,224	25,305	36,899	286,316	896,311
Bois mou	466,759	517,085	498,404	916,750	764,210
Bois dur	20,000	18,789	24,506	18,598	29,850
Créosotées	.....	.....	157,105	458,298	3,183,397
Non classées	2,921,013	4,521,882	3,642,957	476,804	214,929
Total	5,203,765	6,840,946	7,349,136	10,071,787	10,426,583

Coût des traverses de chemin de fer en 1914 et les quatre années précédentes:

Classe.	Coût des traverses.					Moyenne du coût par traverse.				
	1907.	1911.	1912.	1913.	1914.	1907.	1911.	1912.	1913.	1914.
	$	$	$	$	$	c.	c.	c.	c.	c.
Cèdre	315,074	377,343	378,236	832,906	411,962	28·8	42·9	43·2	45·0	43·9
Chêne	403,762	311,073	214,084	345,299	415,837	51·8	67·2	68·1	61·9	71·3
Pruche	16,831	39,260	85,627	404,423	234,841	23·4	29·6	32·0	39·4	39·6
Epinette	24,699	3,387	3,969	32,795	48,794	35·0	23·5	30·0	30·4	27·8
Sapin	22,398	2,343	4,423	377,977	34,007	51·4	30·0	28·0	41·8	32·9
Tamarac	2,312	4,032	580,009	811,736	1,385,395	23·2	41·3	54·5	48·9	55·3
Pin	1,556	163,884	274,101	955,993	201,633	21·8	65·3	62·6	52·6	46·1
Châtaignier	636	15,780	19,152	180,382	588,278	52·0	62·3	52·0	63·0	65·6
Bois mou	135,360	155,126	159,489	316,020	259,831	29·0	30·0	32·0	34·4	33·9
Bois dur	5,300	5,301	6,304	4,340	8,810	26·5	28·2	25·7	23·3	29·5
Créosotées	.....	.....	125,731	392,793	1,515,709	.....	.....	80·0	85·6	47·6
Non classées	986,577	1,921,670	1,436,555	160,651	79,211	34·0	42·5	39·4	33·6	36·8
Total	1,912,505	2,999,099	3,287,683	4,815,315	5,184,308	36·7	43·8	44·7	47·8	49·7

Si nous savons parfaitement qu'une somme de $5,184,308 a été dépensée en 1914 pour les traverses de chemins de fer exploités, d'un autre côté, il est tout à fait impossible d'évaluer ,même à peu près, d'après les données dont nous disposons, la somme dépensée de ce chef dans la construction de nouvelles voies. Toutefois nous pouvons dire que cette somme n'a pas été au-dessous de $10,000,000, en constatant le parcours complété cette année.

ORDRES PAR TÉLÉPHONE.

La longueur totale des voies sur lesquelles les trains sont expédiés au moyen d'ordres transmis par téléphone s'est élevée en 1914 à 7,296·50 milles, contre 4,931·34 en 1913. Cette augmentation de 2,365·16 est significative, et comporte un changement radical des méthodes en usage jusqu'à ces dernières années. Il y a en outre une longueur de 5,068·25 milles exploitée par l'usage conjoint du télégraphe et du téléphone, comparée à 2,197·20 milles en 1913.

Le téléphone a été employé en 1914 soit d'une manière exclusive, soit partiellement, pour l'expédition des trains sur 40·1% du parcours total exploité.

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER ÉTRANGERS.

Depuis trois ans; grâce à la bienvaillante courtoisie du sous-secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures, on a reçu les statistiques de plusieurs pays étrangers. Les principaux faits ont été relevés et se trouvent dans une annexe de ce rapport. Ils seront utiles pour établir des comparaisons.

CHEMINS DE FER ÉLECTRIQUES.

Quatre compagnies ont négligé de faire rapport pour l'année terminée le 30 juin 1913, savoir:—

La compagnie des tramways de Montréal.
La compagnie de chemin de fer de Saint-Jean.
La compagnie de chemin de fer Yarmouth.
La compagnie de chemin de fer de Pictou County.

Cette contravention de la part des sus-dites compagnies est une offense grave aux ordres contenus dans la loi. Afin de conserver la base de nos comparaisons, il nous faut citer les chiffres des années précédentes, et ceux-ci sont bien incomplets.

Malgré la négligence des compagnies mentionnées ci-haut, les rapports que nous avons reçus démontrent qu'il y a beaucoup de progrès dans l'établissement de chemins de fer électriques en Canada.

Les chiffres qui suivent prouvent cette affirmation.

PARCOURS.

Les rapports reçus donnent comme parcours exploité en 1914 et les 5 années précédentes:—

Longueur des voies.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Longueur de la première voie principale.	988·97	1,049·07	1,223·73	1,308·17	1,356·63	1,560·82
" de la seconde voie principale..	215·05	242·39	259·74	294·50	371·14	338·91
" totale de la voie principale....	1,204·02	1,291·46	1,483·47	1,602·67	1,727·77	1,899·73
" des voies d'évit. et de garage..	83·62	91·39	103·54	120·84	141·86	152·71
Total, calculé comme une seule voie....	1,287·65	1,382·85	1,587·01	1,723·51	1,869·63	2,052·44

Nous ferons remarquer qu'il a été ajouté 204·19 milles aux premières voies principales au chiffre de 1913.

Pour les fins de comparaison, le tableau suivant donne la longueur de la première voie depuis 1901:—

1901	*674·58
1902	557·59
1903	759·36
1904	766·50
1905	793·12
1906	813·47
1907	814·52
1908	992·03
1909	988·97
1910	1,047·07
1911	1,223·73
1912	1,308·17
1913	1,356·63
1914	1,560·82

*Y compris parties de voie secondaire.

Le tableau donne les détails du parcours à la suite de celui des chemins de fer à vapeur.

CAPITAL.

La somme de $6,359,711 a été ajoutée en 1914 au capital des chemins de fer électriques, formant le total de $147,585,342.

Le montant et la répartition du capital depuis 1907 sont donnés dans l'état suivant:

Année.	Actions.	Dette consolidée.	Total.
	$	$	$
1907	43,491,746	31,166,976	74,658,722
1908	50,295,266	37,114,619	87,409,885
1909	51,946,433	39,658,556	91,604,989
1910	58,653,826	43,391,153	102,044,979
1911	62,251,203	49,281,144	111,532,347
1912	70,829,118	52,012,828	122,841,946
1913	62,079,767	79,155,864	141,235,631
1914	66,311,098	81,284,244	147,595,342

Les détails sont donnés au tableau 2. Il faut cependant ajouter que le capital ci-dessus ne comprend pas la somme de $493,346 donnée en argent aux compagnies de chemins de fer électriques comme subventions accordées par les gouvernements et les municipalités.

COMPTE DU REVENU.

RECETTES ET REVENU—		
Recettes brutes des opérations	$ 29,691,007 29	
Frais d'exploitation	19,107,817 60	
Revenu collectif brut		$ 10,583,189 69
Revenu divers		3,503,427 54
Revenu collectif total		$ 14,086,617 23
DÉDUCTIONS SUR LE REVENU—		
Taxes	$ 1,737,888 54	
Intérêt—dette consolidée	2,229,477 95	
" dette courante	236,823 20	
Autres déductions	551,866 21	
Total, déductions		4,756,055 90
Revenu total net		$ 9,330,561 33
DISPOSITION DU REVENU NET—		
Réserves, etc	$ 971,661 91	
Dividendes	4,173,915 51	
Total		5,145,577 42
Surplus		$ 4,184,983 91
Règlements de comptes—solde		589,851 75
Surplus total		$ 3,595,132 16

Par suite du défaut des compagnies délinquantes de faire rapport, ce tableau ne concorde pas complètement avec les chiffres du tableau 3. On doit considérer ces données comme une analyse séparée, complète seulement pour les chiffres qu'elle donne.

L'état de compte d'une seule compagnie qui n'a pas fait rapport de son exploitation ajouterait $20,100 aux intérêts payés sur la dette consolidée, $4,400 au fonds d'amortissement et $25,000 aux dividendes sur actions ordinaires.

RECETTES ET DÉPENSES D'EXPLOITATION.

Les recettes brutes se sont élevées en 1914 à $29,601,007.29, tandis qu'en 1913 elles étaient de $28,216,110.90.

Les dépenses d'exploitation ont formé le montant de $19,107,817.60, soit une augmentation de $1,342,445.22 sur l'année précédente.

Les dépenses d'exploitation de 1914 égalent 64·36% des recettes brutes, contre 62·96% en 1913. On constate une augmentation constante des frais d'exploitation depuis quatre ans.

Les recettes de 1914 proviennent des chefs suivants:—

Recettes des wagons—	
Voyageurs	$ 21,181,328 13
Marchandises	1,123,909 53
Postes et messageries	84,515 13
Autres recettes	105,162 34
Total	$ 22,494,915 13
Recettes diverses—	
Annonces	$ 82,960 87
Loyer de terrains et édifices	22,051 32
Loyer de voies	6,838 41
Loyer de matériel	20,005 62
Vente de courant électrique	85,171 67
Autres recettes	154,425 05
Total	$ 371,452 94
Recettes brutes et diverses	6,824,639 22
Recettes brutes d'exploitation	$ 29,691,007 29

Depuis 1901 les recettes brutes ont été comme suit:—

Année.	Recettes brutes.	Année.	Recettes brutes.
	$		$
1901	5,768,283	1908	14,007,049
1902	6,486,438	1909	14,611,484
1903	7,233,677	1910	17,100,789
1904	8,453,609	1911	20,356,952
1905	9,357,125	1912	23,499,250
1906	10,966,871	1913	28,216,111
1907	12,630,430	1914	29,691,007

Ci-après se trouve un état des recettes brutes et leur provenance depuis 8 ans:—

RECETTES BRUTES DES WAGONS.

Année.	Voyageurs.	Marchandises.	Postes, etc.	Autres.	Total
	$	$	$	$	$
1907	12,013,421	344,367	41,951	233,190	12,630,430
1908	13,233,724	346,021	54,883	372,421	14,007,049
1909	14,080,755	386,092	110,452	34,185	14,611,484
1910	16,125,945	575,537	68,604	51,241	16,821,377
1911	19,130,376	744,179	88,233	100,930	20,063,719
1912	22,007,750	1,025,372	78,819	67,022	23,499,250
1913	19,794,400	1,211,871	72,516	85,793	21,164,580
1914	21,181,328	1,123,910	84,515	105,162	22,494,915

A partir de 1913, à cause du manque de rapport de certaines corporations surtout la compagnie de tramways de Montréal, une grande partie des recettes reste encore à distribuer. En 1914, cette même balance se chiffrait à $6,824,-639.22.

Les détails des frais d'exploitation et des recettes se trouvent aux tableaux 4 et 5.

Suit la distribution des frais d'exploitation pour 1914, comparée à 1912 et 1913:—

Frais d'exploitation.	1912.	1913.	1914.
	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des voies et édifices	1,228,972 10	1,066,412 87	1,169,610 64
" du matériel	1,859,939 21	1,699,641 35	1,762,785 14
Exploitation d'outillage de force motrice	2,535,576 10	2,523,959 68	2,737,268 84
" des wagons	6,770,560 47	6,534,718 13	7,323,842 67
En général	1,871,626 75	1,897,738 36	2,031,646 14
Total	14,266,674 63	[1]17,765,372 38	[2]19,107,817 60

[1]Les item pour $4,042,901.99 manquent.
[2]Les item pour $4,082,664.27 manquent.

Suit un relevé comparatif des articles qui comprennent les frais d'exploitation pour les quatre dernières années:—

	1911.	1912.	1913.	1914.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des voies et structures—				
Voies	693,498 75	857,796 61	742,396 29	854,798 86
Lignes électriques	163,108 91	227,562 04	226,205 55	221,974 85
Bâtiments et agencements	64,697 11	143,613 40	97,811 03	92,836 93
Entretien du matériel—				
Matériel à vapeur	46,504 31	50,137 15	45,826 09	73,167 42
Matériel électrique	65,145 02	87,570 70	61,907 97	175,834 23
Wagons	790,609 02	916,755 20	802,444 90	823,583 66
Matériel électrique des voitures	546,276 52	630,521 52	614,166 79	513,016 03
Matériel divers	99,831 25	86,053 80	106,696 72	102,358 38
Frais divers des ateliers	192,609 03	67,493 89	68,598 88	74,825 42
Transport.—Fonctionn. du matér., force motr.				
Salaires attach. au matériel de force motr.	207,118 54	205,858 34	235,504 39	185,254 97
Combustible p. matériel de force motrice	332,584 89	315,019 83	160,952 40	113,837 76
Eau p. matériel de force motrice	21,947 47	13,979 30	15,206 49	16,754 01
Huile et chiffons	10,702 75	11,006 39	6,307 69	5,198 40
Fournitures et dépenses diverses	29,126 20	22,051 25	46,983 39	83,214 15
Louage de force motrice	1,390,810 05	1,901,757 49	2,059,005 32	2,333,009 55
Transport—Service des voitures—				
Surintendance	250,459 73	319,399 37	338,226 08	380,309 53
Salaires des conducteurs	2,070,624 01	2,423,060 35	2,344,340 86	2,662,486 53
" des mécaniciens	2,024,115 38	2,371,529 39	2,302,120 02	2,617,373 31
" des empl. div. atta. au serv. d. voit	294,498 67	339,771 00	603,401 38	273,273 22
" des empl. des garages	287,441 56	400,967 61	251,110 63	653,919 76
Service des fournitures de voitures	151,489 64	161,895 17	92,254 09	114,546 85
Dépenses diverses, service de voitures	306,931 96	304,898 48	290,553 58	320,344 51
Louage de matériel	55,278 55	73,876 17	115,331 92	127,853 01
Nettoyage et sablage des voies	80,302 13	86,514 84	65,219 37	69,852 99
Enlèvement des neiges	246,943 47	285,662 53	132,160 20	103,882 96
Dépenses générales—				
Appointements des hauts fonctionnaires	279,819 40	327,451 09	349,524 29	379,298 16
" des commis	250,902 23	274,832 47	366,075 52	463,984 74
Impressions et papeterie	44,284 36	53,073 13	68,533 54	43,769 39
Dépenses diverses de bureau	34,944 72	54,474 14	39,548 44	72,859 36
Dépenses des magasins	33,047 06	47,931 82	26,704 32	33,253 11
Dépenses des écuries	37,876 19	43,908 89	34,704 32	32,314 44
Publicité et réclame	49,948 03	39,706 15	42,872 62	30,535 14
Dépenses diverses générales	165,707 31	154,432 11	248,619 47	219,486 07
Dommages	357,279 67	536,273 01	448,295 28	385,105 42
Frais de justice	9,107 13	4,406 14	3,496 71	18,505 62
Frais divers de justice	63,311 08	53,089 47	19,049 50	33,631 04
Loyer des terrains et bâtiments	28,310 05	29,651 68	30,950 71	31,776 00
Loyer des voies et terminus	110,846 74	90,751 33	84,529 49	115,404 19
Assurance	144,713 85	148,309 85	135,251 46	171,723 46

Il doit être compris que pour 1913 et 1914 il n'y a pas eu de détails reçus de ces dites corporations qui n'ont pas fait rapport.

SERVICE PUBLIC.

En 1914 les chemins de fer électriques ont transporté 614,709,819 voyageurs sans compter 179,349,774 voyageurs sur correspondance, comparé à 597,863,801 en 1913.

Le volume du fret transporté a été de 1,845,923 tonnes —une diminution de 112,007 tonnes comparée avec l'année précédente.

Le nombre des milles parcourus par les wagons-voyageurs a été de 97,114,254 contre 89,005,216 en 1913.

Le service des wagons à marchandise, poste et messageries comprend 1,803,554 milles—dénotant une diminution de 11,421 milles avec les données de 1913.

Le relevé suivant indique l'augmentation du transport des voyageur depuis 1901:—

1901	120,934,656
1902	137,681,402
1903	155,662,812
1904	181,689,998
1905	203,467,317
1906	237,655,074
1907	273,999,404
1908	299,099,309
1909	314,026,671
1910	360,964,876
1911	426,296,792
1912	488,865,682
1913	597,863,801
1914	614,709,819

MATÉRIEL.

Le relevé comparatif qui suit indique le nombre et les catégories de wagons, etc., le 30 juin 1913, avec les chiffres pour les quatres années précédentes:—

Catégories de wagons, etc.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Wagons fermés	1,689	1,795	1,985	2,049	2,042	2,121
Wagons ouverts	1,017	994	990	866	863	856
Wagons mixtes	337	337	455	574	930	1,104
Wagons marchandises	152	282	357	483	591	649
Wagons postes, messageries et bagages	20	25	33	33	35	35
Wagons mixtes, voyageurs et marchand.	7	7	5	7	9	8
Wagons travaux	85	87	108	103	211	236
Chasse-neige	54	62	60	57	61	61
Balayeuses	90	97	106	112	123	131
Divers	92	103	2,252	194	124	115
Total	3,544	3,789	4,325	4,478	4,989	5,316

EMPLOYÉS.

Le nombre total des employés en 1914 était de 16,195, contre 16,351 en 1913. Il doit être expliqué, cependant, que les chiffres de la compagnie des tramways de Montréal pour 1911 ont été produits dans les totaux des années ultérieures.

Le total des appointements et salaires pour l'année a été de $11,845,463.76, soit une augmentation de $797,850.35.

Le montant ci-dessus des appointements et salaires représentait 61.9 pour 100 des frais d'exploitation.

Le relevé comparatif suivant indiquera le nombre et les classes des employés en 1914 et dans les cinq années précédentes:—

Employés.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Administration générale—						
Hauts fonctionnaires	132	150	163	159	171	146
Commis de bureaux	413	553	694	744	839	950
Entretien—						
Surintendants	72	71	89	90	99	102
Autres employés	3,548	3,633	4,546	4,922	5,823	5,077
Transport—						
Surintendants	100	102	111	118	148	151
Autres employés	6,922	6,881	8,157	8,727	9,271	9,769
Total	10,557	11,390	13,671	14,760	16,351	16,195

ACCIDENTS.

Vu le manque de rapport de plusieurs compagnies de chemins de fer électriques, il est impossible de faire un état comparatif des accidents. Parmiles délinquants se trouve la compagnie des tramways de Montréal, laquelle a invariablement fourni le plus grand nombre d'accidents. Les faits, tels que donnés dans les rapports reçus, se trouvent à la page lxx.

RÉSUMÉS.

Relevé des faits les plus remarquables, extraits des rapports des chemins de fer électriques, à partir de l'année 1901 et les suivantes:—

——	1901.	1902.	1903.	1904.
Total du nombre de milles	[1]674·58	557·59	759·36	766·50
Capital versé	$39,076,018	$41,593,063	$47,096,453	$50,399,188
Recettes brutes	5,768,283	6,486,438	7,233,677	8,453,609
" nettes	2,333,120	2,683,583	2,769,819	3,127,092
" voyageurs	5,529,687	6,195,915	6,888,409	8,082,373
" marchandises	95,082	127,917	164,188	182,143
" postes et messageries	33,135	15,952	20,276	30,738
" autres sources	110,377	146,652	160,803	158,353
Total des frais d'exploitation	3,435,162	3,802,855	4,472,858	55,326,516
Entretien de la voie et des bâtiments	310,892	445,837	481,236	606,146
Coût de la force motrice	502,101	541,087	777,201	1,377,199
Entretien des wagons	322,700	353,891	606,602	659,213
Frais généraux et d'exploitation	2,299,468	2,462,038	2,607,817	2,683,957
Total du nomb. de milles parcourus p. les wag.	31,750,754	35,833,841	38,028,529	42,066,124
Voyageurs transportés	120,934,656	135,681,402	155,662,812	181,689,998
Tonnes de marchandises transportées	287,926	266,182	371,286	400,161

——	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.
Total du nombre de milles	793·12	813·74	814·52	992·03	988·97
Capital versé	$61,033,321	$63,857,967	$73,567,795	$87,903,231	$91,604,989
Recettes brutes	9,357,125	10,966,871	12,630,430	14,007,049	14,611,484
" nettes	3,438,931	4,291,834	4,971,624	5,311,170	4,962,501
" voyageurs	8,932,913	10,438,000	12,013,421	13,233,724	14,080,755
" marchandises	216,022	288,105	344,367	346,021	386,092
" postes et messageries	31,753	35,041	41,951	54,883	110,452
" autres sources	176,435	205,724	233,190	372,421	34,185
Total des frais d'exploitation	5,918,194	6,675,037	7,373,251	8,695,880	8,885,235
Entretien de la voie et des bâtiments	629,656	608,767	765,684	912,929	643,135
Coût de la force motrice	1,240,001	1,242,075	1,412,358	1,803,723	1,445,227
Entretien des wagons	747,073	894,460	1,060,783	1,118,925	[2]1,184,287
Frais généraux et d'exploitat.	3,301,462	3,929,733	4,498,424	4,860,303	5,612,041
Total du n. de m. parc. p. les w.	45,959,101	50,618,836	53,361,227	56,964,881	60,152,846
Voyageurs transportés	203,467,217	237,655,074	273,999,404	299,099,309	314,026,671
Tonnes de march. transportées	510,350	506,024	479,731	732,475	.....

——	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Total du nombre de milles....	1,047·07	1,223·73	1,308·17	1,356·63	1,560·82
Capital versé.....	$102,044,979	$111,532,347	$122,841,946	$141,235,631	$147,595,342
Recettes brutes.....	17,100,789	20,356,952	23,499,250	28,216,111	29,691,007
" nettes.....	5,383,276	6,592,335	5,937,031	6,434,742	9,330,561
" voyageurs.....	16,125,995	19,130,376	22,007,750	19,794,400	21,181,328
" marchandises.....	575,537	744,179	1,025,372	1,211,871	1,123,910
" postes et messageries	68,604	88,233	78,819	72,516	84,515
" autres sources.....	51,241	100,930	67,022	85,793	105,162
Total des frais d'exploitation..	10,121,781	12,096,134	14,266,675	17,765,372	19,107,818
Entretien de la voie et des bâtiments.....	797,895	920,875	1,228,972	1,066,413	1,169,611
Coût de la force motrice.....	1,586,927	2,001,543	2,535,576	2,523,960	2,737,269
Entretien des wagons.....	4,814,762	5,768,085	6,770,560	6,534,718	7,323,843
Frais généraux et d'exploitat..	1,406,943	1,610,099	1,871,627	1,897,738	2,031,646
Tot. du n. de m. parc. p. les w	65,249,166	72,618,806	82,070,064	89,005,216	98,917,808
Voyageurs transportés.....	360,964,876	426,296,792	488,865,682	597,863,801	614,709,819
Tonnes de marchand. transp..	852,294	1,228,362	1,435,525	1,957,930	1,845,923

*On a compris par erreur les doubles-voies de garage. †Entretien.

ACCIDENTS.

Année.	Tués.				Blessés.				Voyageurs.		
	Voyageurs.	Employés.	Autres.	Total.	Voyageurs.	Employés.	Autres	Total.	Nombre transportés.	Tués, un par	Blessés, un par
1901	3	1	11	15	158	58	98	314	120,934,656	40,311,552	255,137
1902	9	1	22	32	410	33	120	563	137,681,402	15,297,933	335,808
1903	10	7	22	39	504	62	212	778	155,662,812	15,566,281	308,855
1904	10	3	40	53	508	64	272	844	181,689,998	18,168,999	357,657
1905	30	3	23	56	862	87	347	1,296	203,467,317	6,782,243	236,041
1906	11	2	34	47	1,085	127	441	1,653	237,655,074	21,605,006	219,327
1907	27	7	37	71	988	216	532	1,736	273,999,404	10,148,126	277,327
1908	18	6	43	67	1,156	188	539	1,883	299,099,309	16,616,628	258,736
1909	11	7	50	68	1,303	218	618	2,139	314,026,671	28,547,879	241,001
1910	14	13	68	95	1,595	227	716	2,538	360,964,876	25,783,205	226,310
1911	11	8	83	102	1,784	300	586	2,670	426,296,792	38,754,254	238,955
1912	16	8	86	110	1,950	442	736	3,128	488,865,682	30,554,180	156,287
1913	17	12	44	73	1,662	392	490	2,544	.....	.....	.....
1914	9	13	42	64	1,757	469	581	2,807	.....	.....	.....

Voir explication dans le paragraphe sur page précédente.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. L. PAYNE,
Contrôleur des statistiques.

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer à vapeur du Canada, 30 juin 1914.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Alberta Railway and Irrigation Co. (maintenant Can. Pac. R'ly)			
Albert méridion. (abandonné)	Embranch. Harvey de la Jonction à Alma, N.-B.	16·00	
	Embranch. Harvey, d'Albert à Harvey-Bank, N.-B.	3·00	
			19·00
Algoma Central et Baie-d'Hudson	Du Sault Sainte-Marie à Franz—Ligne principale	195·30	
	Embranch.—De Michipicoten au lac Hawk	26·04	
	Autres embranchements	20·73	
			242·07
Algoma-Est, autrefois Manitoulin et North-Shore	Sudbury au Mile 27·50	27·50	
	Embranchements	4·58	32·08
Atlantiq., Québec et Occiden	Paspébiac à Gaspé	.....	102·75
Baie des Chaleurs dans le rés. de l'Atl. et du lac Supérieur (mainten. Québec Oriental)	De la station Matapédia sur l'Int. à Paspébiac	.....	100·00
Ch. de f. de la Baie-de-Quinté	De Deseronto à Bannockburn	75·40	
	De Yarker à Sydenham	10·60	
			86·00
Bedling et Nelson	De la frontière internationale à Port-Hill à la jonction du ch. de fer Canadien-Pacifique à Wilkes	.....	12·04
Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	De la frontière internationale à Bannerman à Brandon, Man.	.....	69·45
Bessemer et Baie-Barry	(Non exploité)	.....	
Yukon britannique	White-Pass à Whitehorse-Spur, T.-Y.	90·32	
	" Macrae à Pueblo	10·80	
			101·12
Bouctouche et Moncton	De Moncton, sur le chemin de l'Intercolonial, à Bouctouche, N.-B.	.....	32·00
Brockville, Westport et Nord-Ouest (C.N.C.)	Brockville à Westport, Ont.	.....	45·00
Bruce-Mines et Algoma	Now-Lakê Huron et Ontario	.....	17·16
Canada et Gulf Terminal	Ste-Flavie de Matane	.....	35·80
Canada Atlantique, y compr. ch. de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, maintenant dans le réseau du Gr.-Tronc	De la ville d'Ottawa au raccordement avec le G.-T. à Lacolle et à la frontière des E.-U. Traverse le Saint Laurent au pont du Côteau. Se relie au G.-T. au Côteau et à Lacolle, et à Ottawa jusqu'à Depot-Harbour, près de Parry-Sound	.....	396·41
Comtés Centre Loué au Canada Atlantique	De Glen-Robertson, sur le Canada-Atlantique, à Hawkesbury, Ont.	22·24	
	De South-Indian, sur le Canada Atlantiq, à Rockland	16·25	
			38·49
Canadian-Northern	Port-Arthur à la rivière à La-Pluie	284·80	
	De la frontière internationale à Paddington	106·62	
	De Beaver à St-Albert	759·22	
	Embranch.—Twin-City-Junction à North-Lake	56·40	
	" Carman-Junction à Somerset	78·90	
	" Neepawa-Junction à McCreary-Junction	70·41	
	" Jonction du Nord à Prince-Albert	360·62	
	" Sifton-Junction à Winnipegosis	21·10	
	" Emerson à South-Junction	72·69	
	" Voie de transfert de Winnipeg	3·93	
	" Rossburn-Junction à Ross-Jct	190·57	

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Canadian Northern—*Suite.*	Embranc.—Greenway à Adelpha	51·84	
	" Arizona-Junction à Jonction C.-N.	299·46	
	" Brandon-Junction à Carberry	22·85	
	" St-James à Gypsumville	158·01	
	" Hartney à Virden	37·41	
	" Battleford à Battleford-Junction	7·91	
	" Edmonton à Stony-Plains	19·94	
	" Oakland à l'extrémité de la voie	44·18	
	" Thunderhill-Junction à Oreeveille	72·90	
	" Dalmeny-N. à Laird	28·13	
	" Paddington à Birdshill	8·70	
	" Saskatoon à Calgary	399·34	
	" Strathcona à Edmonton	7·81	
	" Rivière Ochre à l'extrémité de la voie	14·90	
	" Jonction de la Baie-d'Hudson à Le Pas	88·06	
	" Hallboro à Beulah	75·43	
	" Prince-Albert à Denholm	116·55	
	" Luxton à Bienfait	16·60	
	" North-Battleford à Twitleford	56·74	
	" Vegreville à Munson-Junc	161·28	
	" Delisle à Elrose-Jct	50·24	
	" Shellbrook à Big-River	56·85	
	" Cardinal à Notre-Dame de Lourdes	2·63	
	" St-Albert à Athabasca	85·19	
	" Manfield à Bengough	184·41	
	" Moosejaw-Jct. à Moosejaw	85·69	
	" Grosse-Isle à Inwood	31·00	
	" Divers rameaux	147·75	
	" Totogan à Totogan-Jct	1·80	
	" Elrose-Jct. à Elrose	50·13	
	" Gravelburg-Jct. à Gravelburg	79.25	
	" Frontière internationale à Rainy-River	43·70	
	" Divers rameaux	3·06	
			4,512·87
Canada-Southern	Ligne-mère—Windsor, Ont., au pont suspendu, chutes de Niagara	236·18	
	Embr. Amherstburg—Essex-Centre à Amherstburg	16·83	
	" St-Clair—St-Clair-Junction à Courtwright	60·48	
	" Fort-Erié—Fort-Erié à Welland-Junction	17·50	
	" Erié et Niagara—VieuxFort-Erié à Niagara	30·60	
	" Oil-Springs—Oil-Springs à Oil-City	5·50	
Loué	Sarnia, Chatham et Erié—Oil-City à Petrolia	7·00	
"	Leamington et St-Clair—Comber à Leamington	15·95	
			380·04
Canada-Orient. maint. comp. d. le ch. de fer Intercolonial	Ci-devant Northern et Western du Nouv.-Brunswick	.....	
	De Ferdericton à Loggieville	125·00	
Pacifique-Canadien—Possédé	Ligne principale—Montréal à Vancouver	.....	2,902·80
	Embranch.—Dunmore à Crows-Nest	209·50	
	" Québec à Jonction St-Martin	159·80	
	" Jonction des Piles à Grandes Piles	26·90	
	" Jonction de Berthier à Berthier	2·10	
	" Lauvraie à St-Félix	16·60	
	" Jonction de Ste-Therèse à St-Jérôme	13·30	
	" Ste-Thérèse à St-Eustache	6·00	
Montréal et Occidental	" St-Jérôme à Labelle	66·90	
	" Jonction de St-Lin à St-Lin	15·10	
	" Stn Buckingham au village Buckingham	3·20	
Ch. de f. Brockville et Ottawa	" Jonction de Carleton à Brockville	44·90	
	" Sudbury à Saut-Ste-Marie	179·30	
	" Sudbury au mines de cuivre	5·60	
	" Dyment à Ottamine	6·90	
	" Molson au Lac-du-Bonnet	21·50	

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Pacifique-Canadien—*Suite.*	Embranch.—De McGregor à Varcoe	55·50	
	" Whittier-Junction à Emmerson	63·80	
	" Rugby-Junction à Manitou	100·30	
	" Rugby-Junction à Gimli	56·50	
	" Rosenfeldt à Gretna	13·80	
	" Rugby-Junction à Arborg	74·40	
	" Rudyard à Kaleida	6·50	
	Emb. de Souris { Kenmay à Estevan	156·20	
	Emb. de Souris { Glenboro à Souris	46·00	
	Emb. de Souris { Deloraine à Napinka	18·60	
	Embranch.—De Schwitzer-Junction à Régina	210·10	
	" De North-Portal à Pasqua	160·60	
	" New-Westminster-Junction à New-Westminster	8·20	
Colonisation du lac Témiskamingue	" Mattawa à Kippewa	46·70	
	" Mission-Junction à Sumas	10·00	
	" Revelstoke à Arrow-Head	27·40	
	" Vancouver à Coal-Harbour	1·20	
	" Three-Forks à Sandon	4·30	
	" Wood-Bay à Windy-Gates	32·40	
	" Cranbrook à Kimberley	19·30	
	" Deloraine à Lyleton	37·40	
	" Fernie à Fernie-Mines	5·00	
	" Kirkella à Hardisty	561·30	
	" Marysville-Junction à Marysville	0·90	
	" Crows-Nest à Kootenay-Landing	182.00	
	" Selkirk-Junction à Selkirk	1·30	
	" Wolseley à Reston	122·40	
	" Lauder à Alida	54·70	
	" Bolton-Junction à Romford	227·00	
	" Moosejaw à Outlook	118 80	
	" Stoughton à Assiniboia	148·60	
	" Langdon à Acme	39·80	
	" Kipp à Aldersyde	84·90	
	" Kerrobert à Macklin	46·40	
	" Molson à Whittier	43·60	
	" Kerrobert à Outlook	102·50	
	" Valeport à Bulyea	18·80	
	" Régina à Colonsay	133·10	
	" Irricana à Standard	36·50	
Alberta Ry. & Irrigation Co.	" Montana à Coutts	64·60	
	" Stirling à Cardston	46·60	
	" Curle à Expanse	34·30	
	" Kerrobert à Brass	36·90	
	" Swift-Current à Vanguard	44·10	
	" Wilkie à Kelfield	35·40	
	" Wilkie à Cutknife	28·70	
	" Bassano à Standard	35·50	
	" Java à Cabri	34·50	
	" Port-Moody-Spur	3·20	
			4,324.80
	Longueur totale des voies possédées		7,227·06
Lignes louées	Atlantique et Nord-Ouest (en Canada)—		
	De l'extrémité-sud du pont de Lachine jusqu'à la frontière du Maine, Qué 181·90		
	Eganville-Jct. à Eganville, Ont 19·20		
	Partie traversée sur le territoire américain. 144·50	345·60	
	St-Laurent et Ottawa—		
	Ottawa à Prescott, Ont 51·70		
	Chaudière-Jonction à la rue Sussex, Ottawa. 6·60	58·30	

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance. Milles.	Distance. Total.
Pacifique-Canadien—Suite.				
Lignes louées	Ontario et Québec—			
	Montréal (gare Windsor) Montreal-Jct	5·20		
	Mile-End à Adirondack-Jct	10·50		
	St-Luc-Jct. à Western-Jct	2·10		
	Jct de Montréal à Toronto (gare Union)	339·10		
	Leaside-Jct. " "	5·30		
	London à Windsor	112·60		
			474·80	
	Credit-Valley—			
	Toronto-Junction à St-Thomas	116·80		
	Streetsville-Junction à Melville-Jct	31·60		
	Cataract à Elora	27·30		
			175·70	
	West-Ontario Pacific—Woodstock à London		26·70	
	Toronto, Grey et Bruce—			
	Toronto-Junction à Owen-Sound	116·40		
	Orangeville-Junction à Teeswater	67·80		
	Wingham-Junction à Wingham	4·50		
	Du réserv. de Mount-Forest à Mount-Forest	1·20		
			189·90	
	Guelph-Junction—			
	Guelph-Junction sur le ch. de fer Crédit-Valley à Guelph		15·30	
	Joliette et Brandon—			
	De St-Félix à St-Gabriel de Brandon		11·00	
	Montréal et Ottawa—			
	De Vaudreuil au racc. du Can. Atlantique	86·70		
	De Rigaud à Pointe-Fortune	6·80		
			93·50	
	Lindsay, Bobcaygeon à Pontypool—			
	De Burketon-Junction à Bobcaygeon		38·70	
	Toronto, Hamilton et Buffalo—			
	Hamilton-Junction à Hamilton		2·70	
	Cap de la Madeleine—			
	De la ligne-mère du chemin de fer P.C. à son racc. avec l'emb. des G.P. jusq. Cap-de-la-Madeleine		2·30	
	Nouveau-Brunswick—			
	De Woodstock à la frontière du Maine	59·40		
	De Newburg-Junction à Gibson	59·10		
	D'Aroostock-Junction à Edmundston	57·10		
	Partie dans les E.-U	29·20		
			204·80	
	St-Jean et Maine—			
	De Vanceboro à St-Jean	90·30		
	De Fairville à St-Jean-Ouest	3·40		
			93·70	
	Fredericton—			
	De Fredericton-Junction à Fredericton		22·10	
	Nouveau-Brunswick et Canada—			
	De McAdam-Junction à St-Stephen	33·90		
	De Watt-Junction à St-André	27·50		
	De McAdam-Junction à Woodstock	51·10		
	De Debec-Junction à la frontière du Maine	5·00		
	Partie dans les E.-U	3·00		
			120·50	
	Chemin de fer St-Stephen et Milltown—			
	De St-Stephen à Milltown	4·06		
	Tobique-Valley—			
	Perth-Centre à Plaster-Rock		27·50	
	Manitoba et Nord-Ouest—			
	Portage-la-Prairie à Lanigan	348·50		
	Binscarth à Russell	11·30		
	Badenbury-Sud	1·00		
	Saskatchewan et Occidental—De Minnedosa à Gauthier-Junction	18·20		
			379·00	

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance. Milles.	Distance. Total.
Pacifique-Canadien—*Suite.* Lignes louées	Manitoba-Southwestern-Colonization—			
	De Manitou à Deloraine	100·60		
	De Rugby-Junction à Glenboro	102·70		
	De Elm-Creek à Carman	12·20		
			215·50	
	Great-Northwest-Central—			
	De Chater à Miniota	71·00		
	De Forrest à Lenore	40·70		
			111·70	
	British-Columbia-Southern—			
	De Nelson à Proctor	20·40		
	De Yahk à Kingsgate	10·50		
			30·90	
	Northern-Colonization—			
	De Labelle à Mont-Laurier		58·00	
	Shuswap et Okanagan—			
	Du raccordement avec le chemin de fer Pacifique Canadien à Sicamous au lac Okanagan		51·00	
	Nakusp et Slocan—			
	Nakusp sur le lac Arrow, aux Trois Fourches du ruisseau Carpenter, C.-B.	36·40		
	De Trois Fourches à Whitewater	7·70		
			44·10	
	Columbia et Western—			
	Castlegar-Junction à Midway	100·90		
	Castlegar-Junction à Rossland	29·30		
	Trail à Smelter-Junction	1·40		
	Mining-Spurs, y compris Rossland à LeRoi	25·10		
			156·70	
	Kootenay et Arrowhead—			
	Lardo à Gerrard		33·20	
	Columbia et Kootenay—			
	Nelson à Robson	27·40		
	Rameau à l'emb. de la riv. Kootenay	·80		
	Slocan-Junction à Slocan	31·30		
			59·50	
	Vancouver et Lulu-Island—			
	Vancouver à Steveston	16·90		
	Prolongement d'Eborne	10·00		
			26·90	
	Calgary et Edmonton—			
	Calgary-Junction à Strathcona	190·60		
	" à Macleod-Junction	107·20		
	Wetaskiwin à Hardisty	100·30		
	Lacombe à Coronation	106·70		
			504·80	
	Ottawa-Northern et Western—			
	Hull à Waltham	77·90		
	Hull-Junction à Maniwaki	80·70		
			158·60	
	Tillsonburg, Lake-Erie et Pacific—			
	Ingersoll à Port-Burwell	33·40		
	Embro à Ingersoll	9·30		
			42·70	
	Guelph et Goderich—			
	Guelph à Goderich	80·20		
	Linwood-Junction à Listowel	16·20		
			96·40	
	Nocila, Kamloops et Similkameen—			
	Nicola à Spence's-Bridge	47·00		
	Walkerton et Lucknow—			
	Walkerton à Saugeen-Junction		37·60	

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance. Milles.	Distance. Total.
Pacifique-Canadien—*Suite.* Lignes louées	Baie Georgienne et Seaboard— Port McNicoll à Bethany		88·40	
	St. Mary's et Western-Ontario— Embro à St. Mary's		15·70	
	Orford-Mountain—			
	Eastman à Windsor	36·00		
	Eastman à Troy-Junction	23·70		
			59·70	
	Vallée de St-Maurice— Trois-Rivières à Grand'Mère		27·30	
	New-Brunswick-Southern— Shore-Line-Junction à Bay-Shore-Junction		81·00	
	South-Ontario-Pacific— Guelph-Junction à Grant-Junction		16·30	
	Kingston et Pembroke— Kingston à Renfrew		103·40	
	Kootenay-Central—			
	Fort-Steele à Colvalli	23·00		
	Caithness à l'extrémité de la voie	10·70		
			33·70	
	Longueur totale des lignes à bail			4,722·70
	" possédées			7,227·60
	" dans le rés. du Pac.-Can			11,950·30
Chemin de fer du gouvernement canadien	Intercolonial—			
	D'Halifax au raccord. de Ste-Rosalie		798·71	
	Embranch. de Dartmouth		12·00	
	Truro à Sydney		214·27	
	Pte du Chêne à St-Jean		101·24	
	Jonction St-Léonard à Nicolet		14·70	
	Embranch. de la Rivière-Ouelle		6·19	
	Jonction St-Charles à Chaudière-Junction		16·73	
	Embranch. de Dalhousie		6·28	
	Pictou à Oxford-Junction		69·39	
	Brown's-Point à Stellarton		11·90	
	New-Glasgow-Junction à Pictou-Landing		8·18	
	Pugwash-Junction à Pugwash		4·54	
	Fredericton à Loggieville		126·60	
	Sydney-Mines-Branch		7·07	
	Ferrona-Junction à Sunny-Brae		12·48	
	Embranch. pour marchandises		35·08	
	Sydney-Mines-Diversion		9·53	
				1,454·94
	Embranch. de Windsor (32 milles) du ch. de fer Int. expl. par le ch. de fer Dominion-Atlantic			
	Ile du Prince-Edouard—			
	Ligne principale—Tignish à Georgetown		158·60	
	Charlottetown à Murray-Harbour		52·30	
	Embranch.—Mount-Stewart à Souris		39·33	
	Embranch.—Montague-Junction à Montague		6·20	
	Embranch.—Emerald à Cape-Traverse		12·90	
	Embranch.—Additionnels		9·90	
				279·23
				1,734 17

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Canadian-Northern-Ontario..	De Toronto à Parry-Sound	145·40	
	De Parry-Sound-Junction à Sudbury-Junction	112·50	
	Sudbury-Junction à Ruel	65·70	
	East-Don à Deseronto	133·90	
	Sydenham à Ottawa	86·66	
	Ottawa à Hawkesbury	58·60	
	Embranchements	27·59	
	Rameaux	28·04	
			658·39
Canadian-Northern-Quebec..	De Québec à Montréal	176·07	
	De Joliette à Hawkesbury	67·05	
	De Garneau-Junction à Rivère à Pierre-Jct'n	39·84	
	De St. Jerome-Junction à Huberdeau	45·28	
	De St. Jacques-Junction à Rawdon	15·88	
	De Shawinigan-Junction aux chutes	3·41	
	De Lorette-Junction à Transcontinental-Jct	5·30	
	De Hedleyville-Junction à Rivière Montmorency	7·22	
	Rameaux	10·97	
			371·02
Chemin de fer du Cap-Breton	De Point-Tupper à St. Peters	30·00	
	Terminus à St. Peters	1·00	
			31·00
Caraquet	De Gloucester-Junction, chemin de fer Intercolonial à 5 milles au sud de Bathurst-Station, vers l'est le long de la rive sud de la Baie-des-Chaleurs à Shippigan-Harbour, N.-B	.....	68·00
Carillon et Grenville	Carillon à Grenville, Qué., se raccordant aux deux termini avec les vap. de la Cie de navig. de la rivière Ottawa (larg. de la voie, 5 pds 6 pcs) (non exploitée)	.....	13·00
Central-Ontario	De Picton à Trenton-Junction	32·17	
	De Trenton-Junction à Maynooth	100·76	
	De Ormsby-Junction à Coe-Hill	7·20	
			140·13
Crows-Nest-Southern	De la frontière international, Gateway à Michel, C.-B.	.....	74·18
Cumberland Railway and Coal Company (ci-devant Spring-Hill & Parrsboro')	De Spring-Hill-Junction, chemin de fer Intercolonial, aux houillères de Spring Hill, N.-E., et Parrsboro, sur la baie de Fundy	.....	32·00
Dominion-Atlantic, y compris Windsor et Annapolis, Yarmouth et Annapolis et Cornwallis-Valley et bail de l'embranchem. de Windsor de l'Intercolonial et Midland de la Nouvelle-Ecosse	De Windsor à Yarmouth	169·98	
	Embranchements—		
	De Kentville à Kingsport, sur le bassin de Minas (ci-devant chemin de fer Cornwallis-Valley)	14·60	
	Embranchement de Windsor de l'Intercolonial—		
	De Windsor à Windsor-Junction, chemin de fer Intercolonial 14 milles à parir d'Halifax, à bail	31·69	
	De Windsor à Truro	57·40	
			274·16
Eastern-British-Columbia	De Corbin à McGillivray, C.-B	14·00	
			14·00
Elgin et Havelock	D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., à la jonction de Petitcodiac avec le chemin de fer Intercolonial; de là à Havelock dans le comté de Kings, N.-B	27·00	
	De Havelock à Keith's-Mills	1·00	
			28·00
Terminal d'Essex	De Grand-Trunk-Jct. à Sandwich	8·50	
	Embranchement de Windsor	1·50	
			10·00

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Esquimalt et Nanaïmo	De Victoria à Port-Alberni, Ile de Vancouver	134·00	
	De Hayward-Jct. à Cowichan-Lake	18·00	
			152·00
Chemin de fer Fredericton et pont Ste-Marie, maintenant sur l'Intercolonial	Sur la rivière St-Jean, se raccordant au ch. de fer de Fredericton à Fredericton, avec le ch. de fer du Nouv.-Brunswick et le ch. de f. Canada-Eastern à Ste-Marie.		
Fredericton et Grand-Lac		35·00	35·00
Grand-Trunk (possedé)—			
Division est		722·88	
Division nord		893·59	
Division centre		1,080·59	
Division méridionale		245·55	
			2,944·83
A bail et en partie possédé	Chemin de fer de Buffalo et Lac Huron— De Fort-Erie à Goderich	161·30	
			161·30
	Longueur totale des lignes possédées et à bail		3,106·13
Tunnel Saint-Clair et abords.	Sur la rivière St-Clair, entre Sarnia et Port-Huron—raccordant le chemin de fer Grand Trunk aux chemins de fer de l'état de Michigan (Longueur du tunnel entre les portails, 6,000 pds cylindriques dans la section avec diamètre entérieur de 19 pds 10 pcs.)		2·25
Grand-Trunk-Pacific	De Winnipeg à Wolf-Creek	920·10	
	De Port-Arthur à Superior-Jct	188·80	
	Superior-Jct. à Winnipeg	258·60	
	Embranchements	14·20	
	Rameaux	15·80	
			1,397 50
Rive du golfe, maintenant Caraquet	De la jonction avec le chemin de fer Caraquet à Pokemouche jusqu'à Tracadie		16·78
Halifax et Southwestern, ci-devant Nova Scotia Southern, y compris Central Nova Scotia, Halifax et Yarmouth Middleton, Victoria Beach, Liverpool et Milton	De Halifax à Yarmouth	246·60	
	De Mahone-Junction à Lunenburg	7·00	
	De Bridgewater-Junction à Port-Wade	92·50	
	De New-Germany Junction à Caledonia	22·11	
	De Liverpool à Rapid-Falls	4·98	
	De Nictaux à Torbrook-Mines	4·16	
	De Shelburne au quai de Battery-Point	1·11	
			378·46
Hereford	De la frontière internationale à la Lime-Ridge, Québec, se reliant au ch. de fer Pacifique-Canadien à Cookshire, Maine-Central à la frontière internationale, et Québec Central à Dudswell		52·18
Chemin de fer Interprovincial, pont et abords, maintenant compris dans l'Ottawa, Northern and Western	Traversant la Rivière Ottawa à la ville Ottawa. 1·40		
Irondale, Bancroft et Ottawa	De la jonct. avec le ch. de f. Grand-Tronc, près de Kinmount-Station, à la jonction avec le chemin de fer Central-Ontario		51·90
Inverness et Richmond maintenant Inverness Ry. & Coal Co	De Inverness à Point-Tupper-Junction		60·91
International of New Brunswick	De Campbellton à St-Léonards		112·00

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Kaslo and Slocan (Can. Pac. Ry.)	.....	.....	.....
Kent-Northern	Richibouctou, N.-B., à Kent-Jct., ch. de fer Intercolo.	.....	27·00
Kettle-Valley	Carson à Lynch-Creek, C.-B	.....	22·20
Kingston et Pembroke, maint. Canadian Pacific Railway.	.....	.....	.....
Klondike-Mines	Dawson-City à Sulphur-Springs	.....	31·81
Lenora-Mount-Sicker	Lenora-Mines à Crofton, C.-B	10·00	10·00
Lotbinière et Mégantic	Lyster-Station, Grand-Tronc, à Saint-Jean des Chaillons	.....	30·00
Lac Erié et rivière Détroit	Walkerville, Ont., à Saint-Thomas	126·78	
Erié et Huron	Rondeau à Sarnia	72·03	198·81
London et Port-Stanley	London à Port-Stanley sur le lac Erié	.....	23·66
Rivière Maganetawan	Burks-Falls, sur le chemin de fer Grand-Tronc, à la rivière Maganetawan	.....	1·91
Maritime Coal, Railway and Power Co	Maccan à Joggins-Coal-Mine	.....	15·00
The Manitoba Ry., ci-devant The Northern Pacific and Manitoba, the Winnipeg Transfer Ry., the Portage and Northwestern, the Waskada and Northeastern loué au gouvernement du Manitoba et exploité par le Canadian-Northern	De la frontière Internationale à Winnipeg, et embran.	.....	355·68
Marmora Ry. and Mining Co., exploité par le Central Ontario	De la jonction du Central-Ontario à Wanston	.....	9·60
Midland of Nova Scotia (ci-devant Stewiacke-Valley)	De Windsor à Truro, N.-E., *voir* Dominion Atlantic Railway.		
Vallée de Massawippi	De Lennoxville à la frontière Vermont, où il se raccorde avec le ch. de fer des rivières Passumpsic et Connecticut; se raccorde aussi avec le Grand-Tronc et le C.P. à Lennoxville	31·95	
	Embranchement—De Stanstead-Junction à Stanstead	3·51	35·46
Mid. of Man. maint. Manitoba Gt.-Northern	De la frontière International à Gretna jusqu'à Portage-la-Prairie	76·52	
	De la frontière Internationale près Haskett à Morden	15·25	91·77
Midland of Manitoba	Terminus à Winnipeg	.....	6·40
Montreal & Vermont Jct	Du raccordement avec le ch. de fer Stanstead, Shefford et Chambly à 2½ milles à l'est de Saint-Jean, P.Q., au raccordement avec le ch. de fer Vermont et Canada à frontière du Vermont; se raccorde aussi à Stanbridge avec le chemin de fer Lac-Champlain et jonction du Saint-Laurent	.....	23·60
Montreal, Portland & Boston, maint. Montréal ligne provinciale	Raccordement avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert jusqu'à Farnham	32·00	
	De Marieville à Saint-Césaire	8·60	
	De Farnham à Freligsburgh	18·00	58·60
Montreal & Atlantic (ci-devant Southeastern)	Ligne-mère—Farnham à Richford, sur la frontière Internationale	43·70	
	Drummondville-Junction à Drummondville	59·20	
		102·90	

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Montreal & Atlantic—*Suite.*	A bail—Lac-Champlain et Jonction Saint-Laurent, —Stanbridge à Saint-Guillaume	60·50	163·40
	(Se raccorde aux ch. de fer Connecticut et Passumpsic, Grand-Tronc, Stanstead, Shefford et Chambly)...		
Morrissey, Fernie & Michel..	De Swinton à Carbonado, C.-B., et ligne à bail	.....	10·85
Napierville-Junction	De Saint-Constant-Junction à Rouse's-Point	.....	27·06
National-Transcontinental	.....	.....	286·30
Nelson & Fort Sheppard	De Troup-Junction à Waneta, sur la frontière Internationale, C.-B.	.....	55·42
New-Glasgow-Iron, Coal and Railway Co., maint. Nova Scotia Steel and Coal Co...	Maintenant compris dans le ch. de fer Intercolonial..	.....	
New Brunswick & Prince Edward Island	De Sackville-Station, chemin de fer International, au Cap-Tormentine	.....	36·00
New Brunswick Coal and Ry. Co	From Norton à Minto	.....	58·00
New Brunswick Southern (maintenant Can. Pacific)..			
New Westminster Southern..	De Douglas à South-Westminster	.....	23·78
North Shore	Adamsville à Mount-Carlyle	.....	8·63
Northern New Brunswick et Seaboard	.....	.....	19·80
Nosbonsing & Nipissing	Du Lac Nosbonsing au Lac Nipissing	.....	5·50
Orford Mountain (maintenant Can. Pac. Ry.)			
Ottawa & New York	D'Ottawa à la frontière Internationale près de Cornwall	.....	56·90
Pembroke Southern (loué au Canada-Atlantique)	De Pembroke à Golden-Lake	.....	21·36
Phillipsburg Ry. and Quarry Co	De la station Stanbridge, des ch. de fer Pacifique-Canadien et Central-Vermont à Phillipsburg, comté de Missisquoi	.....	6·00
Pontiac et Renfrew	De Wyman-Station, sur le ch. de fer Jonction de Pontiac du Pac. aux ch. de fer Bristol, c. de Pontiac, Qué.	.....	4·25
Embranchement Princeton Washington Co. Ry., (E.-U.) maintenant Maine-Central..	De la frontière Internationale, près de Waring, à la frontière Internationale de Woodland	.....	5·10
Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan (dans le réseau Canadian-Northern)	Du ch. de fer Pac. Can. à Régina, allant vers le nord-ouest jusqu'au lac Long et à Prince-Albert	.....	254·40
Pont de Québec et abords de raccord. aux chem. de fer..	(Traversant le fleuve Saint-Laurent à Québec, en voie de construction, 10 milles).		
Québec et Lac Saint-Jean	De Québec à Chambord-Junction	176·00	
	De Chambord-Junction à Chicoutimi	51·00	
	De Valcartier à Clarks	5·50	
	De Chambord-Junction à Roberval	13·30	
	De La Tuque-Junction à La Tuque	39·60	
	Roberval au quai de Roberval	1·00	286·40
Quebec-Central	Grande-ligne—Sherbrooke à Harlaka-Junction, ch. de fer Intercolonial, 5 milles de Lévis, Québec	138·00	
	De Beauce-Junction à Sainte-Sabine	55·00	
	Tring-Megantic—Tring-Junction à Megantic	60·00	
	(Raccorde aux ch. de fer Grand-Tronc, Pacific Canadien & Boston & Maine, Sherbrooke).		253·0

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Québec, Montmorency et Charlevoix, maint. Quebec Ry., Light and Power Co..	Québec au Cap-Tourmente	30·00	
	Québec à Kent-House	7·00	
	Embranchements	3·32	
			40·32
Québec, Montreal & Southern, y compris le ch. de fer de la Vallée de Richelieu et des comtés unis	Noyan Junction à Bellevue Junction	81·09	
Ch. de fer South Shore	De Fortierville Junction avec Grand-Tronc à St-Lambert	109·69	
	Jonction St-Constant à la jonction de Napierville	1·40	
			192·18
Red Mountain	De la ligne de frontière internationale de Patterson, C.-B., à Rossland	.....	9·59
Rutland & Noyan	Frontière internationale à la jonction Noyan	.....	3·39
Stanstead, Shefford & Chambly	De la jonction avec Montréal et ch. de fer de la jonction de Vermont, près de St-Jean, Qué., à l'est de Waterloo	.....	43·00
Pont St-Jean et prolong. du ch. de fer, maintenant loué par le ch. de fer Can.-Pac..	De St-Jean à Fairville, traversant la Rivière Saint-Jean aux Chutes sur un pont à armature, et raccordant le ch. de fer Intercolonial avec le ch. de fer du C.-P. du Nouveau-Brunswick, compris dans le réseau du Pacifique-Canadien, 2 milles		
Vallée de St-Jean et Rivière-du-Loup	De Fredericton, N.-B., à Woodstock, N.-B., 66 milles, dont 6 milles sont construits	.....	
Salisbury & Albert (autrefois ch. de fer Albert)	Salisbury à Albert, N.-B.	.....	45·00
Schomberg & Aurora	Du Lac Bond, Ont., à Schomberg	.....	14·40
St. Lawrence & Adirondack.	De la jonction avec le Canada Atlantique, près de Valleyfield à la frontière internationale	19·92	
	De Beauharnois au raccordement avec le Pacifique-Canadien à Adirondack Junction	12·90	
	A bail—Valleyfield à Beauharnois	13·30	
			46·12
St. Martins	Hampton à St. Martins	.....	30·00
Sydney & Louisburg (Dominion Coal Co.)	De Sydney Harbour à Louisburg Harbour	39·17	
	Embranchements aux houillères	28·49	
	Rameaux	2·29	
			69·95
Temiskaming & Northern Ontario	De North-Bay à Cochrane	253·10	
	De Englehart à Charlton	7·82	
	De Cobalt à Kerr-Lake	3·89	
	De Iroquois-Falls à Timmins	40·72	
	De Earlton à Elk-Lake-City	28·50	
			334·03
Mille-Iles	De Gananoque sur le fleuve Saint-Laurent, à la jonction des Mille-Iles	.....	6·33
Temiscouata	De la Rivière-du-Loup, Qué., à Edmundston, N.-B., sur le chemin de fer Nouveau-Brunswick	81·00	
	Embr.—d'Edmundston à Connors, sur la riv. St-Jean	32·00	
			113·00
Tillsonburg, Lake Erie & Pacific	De Port-Burwell à Ingersoll, maintenant compris dans le chemin de fer du Pacifique-Canadien	.....	

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Fin.*

Nom du ch. de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Toronto, Hamilton & Buffalo, y compris Brantford, Waterloo et Lac-Erié	Du raccordement de Waterford avec le Canada Southern à celui de Welland avec le Canada Southern traversant la ville de Hamilton	79·88	
	De Hamilton au raccordement du Grand-Tronc	·27	
			80·15
Victoria & Sidney	Victoria à Sidney, C.-B		15·97
Victoria, terminal et bateau-passeur	Cité de Victoria		·99
Vancouver, Victoria et Oriental	Laurier à Danville	16·47	
	Grand Forks Junction à Phœnix	25·82	
	Grand Forks aux hauts fourneaux de Granby	4·74	
	Midway à la frontière internationale	28·89	
	Chopaka à Coalmont	71·27	
	Frontière internationale à S. Westminster	21·05	
	Frontière internationale à Port-Guichon	46·60	
	New-Westminster à Vancouver	14·79	
	Burrard-Inlet à Vancouver	1·93	
	Abbotsford à Kilgard	4·52	
			236·31
Wellington Colliery	Union-Bay à Cumberland		10·75
York & Carleton	Du raccordement avec le ch. de fer Canada-Eastern, à Cross-Creek-Station à Ryan-Brook, N.-B		10·50
	Longueur totale du parcours		30,794 54

TABLEAU 2—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer

Numéros.	Nom du chemin de fer.	Voie unique.					
		Lignes représentées par le capital-actions.		Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	Lignes exploitées en vertu de droit de circulation.
		Lig.-mère.	Embr. et rameaux.				
1	Algoma Central et Baie d'Hudson...	217·44	20·73	3·90	.....	.....	.....
2	Algoma Eastern.....	27·50	4·58	.....	.....	.....	.....
3	Atlantic, Quebec & Western.....	102·75	.....	.....	.....	1·75	.....
4	Baie de Quinté.....	75·40	10·60	.....	.....	.....	19·00
5	Bedlington et Nelson.....	12·04	.....	.....	.....	.....	.....
6	Brandon, Sask. et Baie d' Hudson,..	69·45	.....	.....	.....	.....	.....
7	British Yukon.....	85·80	15·32	.....	.....	.....	.....
8	Brockville, Westport & North-Western	45·00	.....	.....	.....	.....	.....
9	Canada et Gulf Terminal.....	35·80	.....	.....	.....	.....	.....
10	Canada Southern.....	226·18	153·86	.....	.....	.....	16·76
	Canadian Govt. Railways—						
11	Intercolonial.....	1,419·86	35·08	.....	.....	.....	40·30
12	Prince Edward Island.....	210·90	68·33	.....	.....	.....	.....
13	Canadian Northern.....	1,150·64	3,315·47	46·76	355·68	254·40	.....
14	Canadian Northern Ontario.....	602·76	55·63	.....	.....	.....	6·60
15	Canadian Northern Quebec.....	243·12	127·90	.....	.....	.....	.....
16	Canadien Pacifique.....	2,902 80	4,324·80	3·135·60	1·500·30	86·80	93·90
17	Carillon & Grenville*.....	13·00	.....	.....	.....	.....	.....
18	Caraquet.....	68·00	.....	.....	16·78	.....	.....
19	Cap-Breton.....	31·00	.....	.....	.....	.....	.....
20	Central Ontario.....	132·93	7·20	.....	.....	9·60	.....
21	Crows Nest Southern.....	74·18	.....	.....	.....	.....	.....
22	Cumberland Ry. and Coal Co.....	32·00	.....	.....	.....	.....	.....
23	Detroit River Tunnel.....	1·45	.....	.....	.....	.....	.....
24	Dominion Atlantic.....	169·98	72·49	.....	31·69	.....	14·29
25	Eastern B.C.....	14·00	.....	.....	.....	.....	.....
26	Elgin and Havelock.....	28·00	.....	.....	.....	.....	.....
27	Esquimalt & Nanaimo.....	134·00	18·00	.....	.....	.....	.....
28	Essex Terminal.....	8·50	1·50	.....	.....	.....	.....
29	Fredericton & Grand Lake.....	35·00	.....	.....	.....	.....	.....
30	Grand Trunk.....	2,944·83	.....	.....	.....	161·30	10·10
31	Grand Trunk (Can. Atlantic).....	396·41	.....	.....	59,85	.....	.....
32	Grand-Tronc Pacifique.....	1,108·90	14·20	.....	.....	274·40	6·20
33	Halifax & South Western.....	246·60	131·86	.....	.....	.....	2·30
34	Hereford.....	52·18	.....	.....	.....	.....	.....
35	International of New Brunswick.....	112·00	.....	.....	.....	.....	.....
36	Inverness Railway & Coal Co.....	60·91	.....	.....	.....	.....	.....
37	Irondale, Bancroft et Ottawa.....	51·90	.....	.....	.....	.....	.....
38	Kent Northern.....	27·00	.....	.....	.....	.....	.....
39	Kettle Valley.....	22·20	.....	.....	.....	.....	.....
40	Klondike Mines.....	31·81	.....	.....	.....	.....	.....
41	London & Port Stanley.....	23·66	.....	.....	.....	.....	0·42
42	Lotbinière & Megantic.....	30·00	.....	.....	.....	.....	.....
43	Maganetawan River.....	1·91	.....	.....	.....	.....	.....
44	Maine Central (Princeton).....	5·10	.....	.....	.....	.....	.....
45	Manitoba Great Northern.....	91·77	.....	.....	.....	.....	0·99
46	Maritime Coal, Ry. & Power Co.....	12·00	3·00	.....	.....	.....	.....
47	Massawippi Valley.....	35·46	.....	.....	.....	.....	2·95
48	Midland of Manitoba.....	6·40	.....	.....	.....	.....	69·02
49	Montréal et Atlantique.....	102·90	.....	.....	60·50	.....	.....
50	Montréal et Ligne Provinciale	50·00	8·60	.....	.....	.....	.....
51	Montreal & Vermont Junction.....	23·60	.....	.....	.....	.....	.....
52	Moncton & Buctouche.....	32·00	.....	.....	.....	.....	.....
53	Morrissey, Fernie & Michel.....	5·82	.....	.....	5·03	.....	.....
54	Napierville Junction.....	27·06	.....	.....	.....	.....	.....
55	Nelson & Fort Sheppard.....	55·42	.....	.....	.....	.....	5·42
56	New Brunswick Coal & Ry. Co.....	58·00	.....	.....	.....	.....	.....
57	N.-Brunswick et Ile-du-Pr.-Edouard	36·00	.....	.....	.....	.....	.....
58	New Westminster Southern.....	23·73	.....	.....	.....	.....	1·48
59	North Shore.....	6·13	2·50	.....	.....	.....	.....

*Non exploitée.

exploités durant l'exercice terminé le 30 juin 1914—Toutes les voies ferrées.

		Deuxième voie.							
Total des milles exploités.	Railsd'acier	Lignes représentées p. le capital-actions		Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc,	Lignes exploitées en vertu de droit de circulation.	Total des milles exploités.	Railsd'acier	Numéros.
		Lig.-mère	Embr. et rameaux.						
242·07	242·07	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
32·08	32·08	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
104·50	104·50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3
105·00	86·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4
12·04	12·04	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5
69·45	69·45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6
101·12	101·12	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7
45·00	45·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8
35·80	35·80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9
396·80	380·04	226·18	16·86	.....	.....	1·77	244·81	243·04	10
1,495·24	1,454·94	26·09	.....	.....	.....	37·60	63·69	26·09	11
279·23	279·23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12
5·122 95	5,122·95	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13
649·99	658·39	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14
371·02	371·02	1·23	.....	.....	.....	.....	1·23	1·23	15
12,044·20	11,950·38	1,000·90	.....	261·20	.....	.....	1·262·10	1,262,10	16
13·00	13·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17
84·78	84·78	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18
31·00	31·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19
149·73	149·73	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20
74·18	74·18	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21
32·00	32·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22
1·45	1·45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23
288·45	274·16	.....	.....	.....	.....	13·85	13·85	.....	24
14·00	14·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25
28·00	28·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26
152·00	152·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27
10·00	10·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28
35·00	35·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29
3,116·23	3,106·13	706·81	.....	.....	.....	.....	706·81	706·81	30
456·26	456·26	0·88	.....	.....	.....	.....	0·88	0·88	31
1,403·70	1,397·50	9·50	.....	.....	5·40	.....	14·90	14·90	32
380·76	378·46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	33
52·18	52·18	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34
112·00	112·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35
60·91	60·91	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36
51·90	51·90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37
27·00	27·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38
22·20	22·20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39
31·81	31·81	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40
24·08	23·66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41
30·00	30·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42
1·91	1·91	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43
5·10	5·10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	44
92·76	91·77	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45
15·00	15·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	46
38·41	35·46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47
75·42	6·40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48
163·40	163·40	6·50	.....	.....	.....	.....	6·50	6·50	49
58·60	58·60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50
23·60	23·60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	51
32·00	32·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	52
10·85	10·85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	53
27·06	27·06	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	54
60·84	55·42	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	55
58·00	58·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	56
36·00	36·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	57
25·21	23·73	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	58
8·63	8·63	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	59

TABLEAU 2—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer exploitée

Numéros.	Nom du chemin de fer.	Voie unique.					
		Lignes représentées par le capital-actions.		Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	Lignes exploitées en vertu de droit de circulation.
		Ligne mère.	Embranchements et rameaux.				
60	National Transcontinental	286·30	.....	.....	.....	.....	.....
61	Northern New Brunswick & Seab'rd.	16·90	2·90	.....	.....	.....	.....
62	Nosbonsing & Nipissing	5·50	.....	.....	.....	.....	.....
63	Ottawa & New York	56·90	.....	.....	.....	.....	1·94
64	Père Marquette, en Canada	198·81	.....	.....	.....	.....	136·78
65	Phillipsburg Ry. and Quarry Co	6·00	.....	.....	.....	.....	.....
66	Pontiac & Renfrew	4·25	.....	.....	.....	.....	.....
67	Quebec Central	138·00	115·00	.....	.....	.....	.....
68	Quebec Oriental	100·00	.....	.....	.....	.....	.....
69	Quebec Ry., Light & Power Co	27·50	.....	.....	.....	3·32	.....
70	Quebec & Lake St. John	227·00	59·40	.....	.....	.....	.....
71	Quebec, Montreal & Southern	190·78	1·40	.....	.....	.....	.....
72	Roberval & Saguenay	20·00	16·80	.....	.....	.....	.....
73	Red Mountain	9·59	.....	.....	.....	.....	.....
74	Rutland & Noyan	3·39	.....	.....	.....	.....	.....
75	Salisbury & Albert	45·00	.....	.....	.....	.....	.....
76	Schomberg & Aurora	14·40	.....	.....	.....	.....	.....
77	Stanstead, Shefford & Chambly	43·00	.....	.....	.....	.....	.....
78	St. Clair Tunnel	1·13	.....	.....	.....	.....	.....
79	St. Lawrence & Adirondack	32·82	.....	.....	13·30	.....	8·80
80	St. Martins	30·00	.....	.....	.....	.....	.....
81	Sydney & Louisburg	39·17	28·49	1·09	1·20	.....	.....
82	Temiscouata	113·00	.....	.....	.....	.....	.....
83	Temiskaming & Northern Ontario	253·10	80·93	.....	.....	.....	.....
84	Thousand Islands	6·08	0·25	.....	.....	.....	.....
85	Toronto, Hamilton & Buffalo	79·88	0·27	.....	.....	.....	4·36
86	Vancouver, Victoria & Eastern	236·31	.....	.....	.....	.....	1·48
87	Victoria & Sydney	15·97	.....	.....	.....	.....	.....
88	Victoria Terminal and Ferry Co	0·99	.....	.....	.....	.....	.....
89	Wabash, en Canada	.....	.....	.....	.....	.....	245·40
90	Wellington Colliery Co's Railway	10·75	.....	.....	.....	.....	.....
91	York & Carleton	10·50	.....	.....	.....	.....	.....
	Totaux	16,074·20	8,697·09	3·187·35	2·044·33	791·57	688·49

durant l'exercice terminé le 30 juin 1914—Toutes les voies ferrées—*Suite.*

		Deuxième voie.							
Total des milles exploités.	Rails d'acier.	Lignes représentées par le capital-actions.		Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	Lignes exploit. en vertu de droit de circulation.	Total des milles exploités.	Rails d'acier.	Numéros.
		Ligne mère.	Embranchements et rameaux.						
286·30	286·30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60
19·80	19·80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	61
5·50	5·50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	62
58·84	56·90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	63
335·59	198·81	.....	.....	.....	.....	136·57	136·57	.....	64
6·00	6·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	65
4·25	4·25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	66
253·00	253·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	67
100·00	100·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	68
30·82	30·82	9·50	.....	.....	.....	.....	9·50	9·50	69
286·40	286·40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70
192·18	192·18	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	71
36·80	36·80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	72
9·59	9·59	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	73
3·39	3·39	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	74
45·00	45·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75
14·40	14·40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	76
43·00	43·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	77
1·13	1·13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	78
54·92	46·12	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	79
30·00	30·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80
69·95	69·95	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	81
113·00	113·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	82
334·03	334·03	4·52	.....	.....	.....	.....	4·52	4·52	83
6·33	6·33	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	84
84·51	80·15	9·83	0·27	.....	.....	0·38	10·48	10·10	85
237·79	236·31	7·12	.....	.....	.....	.....	7·12	7·12	86
15·97	15·97	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	87
0·99	0·99	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	88
245·40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	89
10·75	10·75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90
10·50	10·50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	91
31,483·03	30,794·54	2,009·06	17·13	261·20	5·40	190·17	2,482 96	2,292·79	

TABLEAU 2—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer exploités

Numéros.	Nom du chemin de fer.	Voies sur chantiers et voies d'évitement.								
		Lignes représent. par le capital-actions.		Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	Lignes exploit. en vertu de droits de circulation.	Total de milles exploités.	Rails.	
		Ligne-mère.	Embranchements et rameaux.						Fer.	Acier.
1	Algoma Central & Hudson Bay..	17·31	5·95	18·00	.....	.....	.....	41·26	....	41·26
2	Algoma Eastern.....	5·16	0·34	.....	.....	.....	.....	5·50	....	5·50
3	Atlantic, Quebec & Western.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....
4	Bai · de Quinté.....	11·30	4·00	.....	.....	.....	.....	15·30	....	15·30
5	Bedlington & Nelson.....	0·27	.....	.....	.....	.....	.....	0·27	....	0·27
6	Brandon, Sask. & Hudson Bay...	10·61	.....	.....	.....	.....	.....	10·61	....	10·61
7	British Yukon.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....
8	Brockville, Westport and North Western.....	2·00	.....	.....	.....	.....	.....	2·00	....	2·00
9	Canada & Gulf Terminal.....	2·00	.....	.....	.....	.....	.....	2·00	....	2·00
10	Canada Southern.....	180·79	46·51..	.....	.....	.....	.....	227·30	....	227·30
	Canadian Govt. Railways—									
11	Intercolonial.....	481·00	.....	.....	.....	.....	.....	481·00	....	481·00
12	Prince Edward Island.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....
13	Canadian Northern.....	153·94	410·56	8·39	43·58	.....	.....	616·47	....	616·47
14	Canadian Northern Ontario.....	39·62	8·73	.....	.....	.....	.....	48·35	....	48·35
15	Canadian Northern Quebec.....	35·19	9·54	.....	.....	.....	.....	44·73	....	44·73
16	Canadian Pacific.....	2,572 60	.....	.....	1,044 90	.....	.....	3,617·50	....	3,617·50
17	Carillon & Grenville.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....
18	Caraquet.....	3·50	.....	.....	.....	.....	.....	3·50	....	3·50
19	Cape Breton.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....
20	Central Ontario.....	15·50	.....	.....	.....	0·50	.....	16·00	....	16·00
21	Crows Nest Southern.....	13·49	.....	.....	.....	.....	.....	13·49	....	13·49
22	Cumberland Ry. & Coal Co.....	16·00	.....	.....	.....	.....	.....	16·00	....	16·00
23	Detroit River Tunnel.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....
24	Dominion Atlantic.....	15·74	9·74	.....	5·50	.....	6·00	36·98	6·04	24·94
25	Eastern B.C.....	2·00	.....	.....	.....	.....	.....	2·00	....	2·00
26	Elgin & Havelock.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....
27	Esquimalt & Nanaimo.....	38·90	.....	.....	.....	.....	.....	38·90	....	38·90
28	Essex Terminal.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....
29	Fredericton & Grand Lake.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....
30	Grand Tronc.....	1,228·84	.....	.....	.....	.....	.....	1,228·84	....	1,228·84
31	Grand Tronc (Can. Atlantique)..	110·58	.....	.....	5·29	.....	.....	115·87	....	115·87
32	Grand Tronc Pacifique.....	236·56	.....	.....	.....	87·40	13·88	337·84	....	323·96
33	Halifax and South Western.....	12·45	10·53	.....	.....	.....	.....	22·98	....	22·98
34	Hereford.....	8·40	.....	.....	.....	.....	.....	8·40	....	8·40
35	International of New Brinswick..	6·50	.....	.....	.....	.....	.....	6·50	....	6·50
36	Inverness Ry. & Coal Co.....	8·20	.....	.....	.....	.....	.....	8·20	....	8·20
37	Irondale, Bancroft & Ottawa.....	1·70	.....	.....	.....	.....	.....	1·70	....	1·70
38	Kent Northern.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....
39	Kettle Valley.....	1·49	.....	.....	.....	.....	.....	1·49	....	1·49
40	Klondike Mines.....	2·00	.....	.....	.....	.....	.....	2·00	....	2·00
41	London & Port Stanley.....	9·82	.....	.....	.....	.....	.....	9·82	....	9·82
42	Lotbinière & Megantic.....	3·00	.....	.....	.....	.....	.....	3·00	....	3·00
43	Maganetawan River.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....
44	Maine Central (Princeton).....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....
45	Manitoba Great Northern.....	9·61	.....	.....	.....	.....	.....	9·61	....	9·61
46	Maritime Coal, Ry. & Power Co.	.....	3·00	.....	.....	.....	.....	3·00	....	3·00
47	Massawippi Valley.....	10·55	.....	.....	.....	.....	.....	10·55	....	10·55
48	Midland of Manitoba.....	9·63	.....	.....	.....	.....	.....	9·63	....	9·63
49	Montreal & Atlantic.....	38·90	.....	.....	.....	.....	.....	38·90	....	38·90
50	Montreal & Province Line.....	2·50	.....	.....	.....	.....	.....	2·50	....	2·50
51	Montreal & Vermont Jc'tn.....	2·00	.....	.....	.....	.....	.....	2·00	....	2·00
52	Moncton & Buctouche.....	2·00	.....	.....	.....	.....	.....	2·00	....	2·00
53	Morrissey, Fernie & Michel.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....
54	Napierville Junction.....	3·36	.....	.....	.....	.....	.....	3·36	....	3·36
55	Nelson & Fort Sheppard.....	2·85	.....	.....	.....	.....	.....	2·85	....	2·85
56	New Brunswick Coal & Ry. Co..	7·00	.....	.....	.....	.....	.....	7·00	....	7·00
57	New Brunswick & Prince Edw'd Island.....	2·00	1·50	.....	.....	.....	.....	3·50	....	3·50

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1914—Toutes les voies ferrées—*Suite.*

Lignes représentées par le capital-actions.		Total des milles exploités—Toutes les voies.							
Ligne-mère.	Embranchements et rameaux.	Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise.	Lignes exploitées en vertu de droits de circulation.	Total des milles exploités.	Rails. Fer.	Rails. Acier.	Numéros.
234·75	26·68	21·90	.....	.....	.....	283·33	.....	283·33	1
32·66	4·92	.....	.....	.....	.....	37·58	.....	37·58	2
102·75	.....	.....	.....	1·75	.....	104·50	.....	104·50	3
86·70	14·60	.....	.....	.....	19·00	120·30	.....	101·30	4
12·31	.....	.....	.....	.....	.....	12·31	.....	12·31	5
80·06	.....	.....	.....	.....	.....	80·06	.....	80·06	6
85·80	15·32	.....	.....	.....	.....	101·12	.....	101·12	7
47·00	.....	.....	.....	.....	.....	47·00	.....	47·00	8
37·80	.....	.....	.....	.....	.....	37·80	.....	37·80	9
633·15	217·23	.....	.....	.....	18·53	868·91	.....	850·38	10
1,926·95	35·08	.....	.....	.....	77·90	2,039·93	.....	1,962·03	11
210·90	68·33	.....	.....	.....	.....	279·23	.....	279·23	12
1,304·58	3,726·03	55·15	399·26	254·40	.....	5·739·42	.....	5·739·42	13
642·38	64·36	.....	.....	.....	6·60	713·34	.....	706·74	14
279·54	137·44	.....	.....	.....	.....	416·98	.....	416·98	15
6,476·30	4·324·80	3·135,60	2,806·40	86·80	93·90	16,923·80	.....	16,829·90	16
13·00	.....	.....	.....	.....	.....	13·00	.....	13·00	17
71·50	.....	.....	16·78	.....	.....	88·28	.....	88·28	18
31·00	.....	.....	.....	.....	.....	31·00	.....	31·00	19
148·43	7·20	.....	.....	10·10	.....	165·73	.....	165·73	20
87·67	.....	.....	.....	.....	.....	87·67	.....	87·67	21
48·00	.....	.....	.....	.....	.....	48·00	.....	48·00	22
1·45	.....	.....	.....	.....	.....	1·45	.....	1·45	23
185·72	82·23	.....	37·19	.....	34·14	339·28	6·04	299·10	24
16·00	.....	.....	.....	.....	.....	16·00	.....	16·00	25
28·00	.....	.....	.....	.....	.....	28·00	.....	28·00	26
172·90	18·00	.....	.....	.....	.....	190·90	.....	190·90	27
8·50	1·50	.....	.....	.....	.....	10·00	.....	10·00	28
35·00	.....	.....	.....	.....	.....	35·00	.....	35·00	29
4,880·48	.....	.....	.....	161·30	10·10	5·051·88	.....	5·041,78	30
507·87	.....	.....	65·14	.....	.....	573·01	.....	573·01	31
1,354·96	14·20	.....	.....	367·20	20·08	1,756·44	.....	1,736·36	32
259·05	142·39	.....	.....	.....	2·30	403·74	.....	401·44	33
60·58	.....	.....	.....	.....	.....	60·58	.....	60·58	34
118·50	.....	.....	.....	.....	.....	118·50	.....	118·50	35
69·11	.....	.....	.....	.....	.....	69·11	.....	69·11	36
53·60	.....	.....	.....	.....	.....	53·60	.....	53·60	37
27·00	.....	.....	.....	.....	.....	27·00	.....	27·00	38
23·69	.....	.....	.....	.....	.....	23·69	.....	23·69	39
33·81	.....	.....	.....	.....	.....	33·81	.....	33·81	40
33·48	.....	.....	.....	.....	0·42	33·90	.....	33·48	41
33·00	.....	.....	.....	.....	.....	33·00	.....	33·00	42
1·91	.....	.....	.....	.....	.....	1·91	.....	1·91	43
5·10	.....	.....	.....	.....	.....	5·10	.....	5·10	44
101·38	.....	.....	.....	.....	0·99	102·37	.....	101·38	45
12·00	6·00	.....	.....	.....	.....	18·00	.....	18·00	46
46·01	.....	.....	.....	.....	2·95	48·96	.....	46·01	47
16·03	.....	.....	.....	.....	69·02	85·05	.....	16·03	48
148·30	.....	.....	60·50	.....	.....	208·80	.....	208·80	49
52·50	8·60	.....	.....	.....	.....	61·10	.....	61·10	50
25·60	.....	.....	.....	.....	.....	25·60	.....	25·60	51
34·00	.....	.....	.....	.....	.....	34·00	.....	34·00	52
5·82	.....	.....	5·03	.....	.....	10·85	.....	10·85	53
30·42	.....	.....	.....	.....	.....	30·42	.....	30·42	54
58·27	.....	.....	.....	.....	5·42	63·69	.....	58·27	55
65·00	.....	.....	.....	.....	.....	65·00	.....	65·00	56
38·00	1·50	.....	.....	.....	.....	39·50	.....	39·50	57

TABLEAU 2—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer exploités

Numéros.	Nom du chemin de fer.	Voies dans les parcs et voies de garage.								
		Lignes représentées par le capital-actions.		Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	Lignes exploit. en vertu du droit de circulation.	Total des milles exploités.	Rails.	
		ligne mère.	Embr. et rameaux.						Fer.	Acier.
58	New Westminster Southern	1·04						1·04		1·04
59	North Shore	1·37						1·37		1·37
60	National Transcontinental									
61	Northern New Brunswick & Seaboard									
62	Nosbonsing & Nipissing									
63	Ottawa & New York	9·03						9·03		9·03
64	Père Marquette, en Canada	70·04					23·03	93·07		70·04
65	Phillipsburg Ry. & Quarry Co.									
66	Pontiac & Renfrew									
67	Quebec Central									
68	Quebec Oriental									
69	Quebec Ry., Light & Power Co.		6·93					6·93		6·93
70	Québec et Lac St-Jean	37·50	3·85					41·35		41·35
71	Quebec, Montreal & Southern	23·15	4·09					27·24		27·24
72	Roberval & Saguenay									
73	Red Mountain	3·37						3·37		3·37
74	Rutland & Noyan	0·77						0·77		0·77
75	Salisbury & Albert	5·00						5·00		5·00
76	Schomberg & Aurora									
77	Stanstead, Shefford & Chambly	3·43						3·43		3·43
78	St. Clair Tunnel									
79	St. Lawrence & Adirondack	6·74			4·84			11·58		11·58
80	St. Martins									
81	Sydney & Louisburg		52·79					52·79		52·79
82	Temiscouata	6·50	2·74					9·24		9·24
83	Temiskaming & Northern Ontario	81·34	18·24					99·58		99·58
84	Thousand Islands	1·00						1·00		1·00
85	Toronto, Hamilton & Buffalo	64·28						64·28		64·28
86	Vancouver, Victoria & Eastern	46·39						46·39		46·39
87	Victoria & Sidney	1·74						1·74		1·74
88	Victoria Terminal Ry. & Ferry Co.	0·58						0·85		0·58
89	Wabash, in Canada									
90	Wellington Colliery Co's Ry									
91	York & Carleton									
	Totaux	5,700·13	599·04	26·39	1·104,11	87·90	42·91	7·560·48	6·04	7,511 53

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1914—Toutes les voies ferrées—*Fin.*

Total des milles exploités—Toutes les voies.									
Lignes représentées par le capital-actions.		Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise.	Lignes exploitées en vertu de droits de circulation.	Total des milles exploités.	Rails.		Numéros.
Ligne-mère.	Embranchements et rameaux.						Fer.	Acier.	
24·77	.....	.....	.....	.....	1·48	26·25	.....	24·77	58
7·50	2·50	.....	.....	.....	.....	10·00	.....	10·00	59
286·30	.....	.....	.....	.....	.....	286·30	.....	286·30	60
16·90	2·90	.....	.....	.....	.....	19·80	.....	19·80	61
5·50	.....	.....	.....	.....	.....	5·50	.....	5·50	62
65·93	.....	.....	.....	.....	1·94	67·87	.....	65·93	63
268·85	.....	.....	.....	.....	296·38	565·23	.....	268·85	64
6·00	.....	.....	.....	.....	.....	6·00	.....	6·00	65
4·25	.....	.....	.....	.....	.....	4·25	.....	4·25	66
138·00	115·00	.....	.....	.....	.....	253·00	.....	253·00	67
100·00	.....	.....	.....	.....	.....	100·00	.....	100·00	68
37·00	6·93	.....	.....	3·32	.....	47·25	.....	47·25	69
264·50	63·25	.....	.....	.....	.....	327·75	.....	327·75	70
213·93	5·49	.....	.....	.....	.....	219·42	.....	219·42	71
20·00	16·80	.....	.....	.....	.....	36·80	.....	38·80	72
12·96	.....	.....	.....	.....	.....	12·96	.....	12·96	73
4·16	.....	.....	.....	.....	.....	4·16	.....	4·16	74
50·00	.....	.....	.....	.....	.....	50·00	.....	50·00	75
14·40	.....	.....	.....	.....	.....	14·40	.....	14·40	76
46·43	.....	.....	.....	.....	.....	46·43	.....	46·43	77
1·13	.....	.....	.....	.....	.....	1·13	.....	1·13	78
39·56	.....	.....	18·14	.....	8·80	66·50	.....	57·70	79
30·00	.....	.....	.....	.....	.....	30·00	.....	30·00	80
39·17	81·28	1·09	1·20	.....	.....	122·74	.....	122·74	81
119·50	2·74	.....	.....	.....	.....	122·24	.....	122·24	82
338·96	99·17	.....	.....	.....	.....	438·13	.....	438·13	83
7·08	0·25	.....	.....	.....	.....	7·33	.....	7·33	84
153·99	0·54	.....	.....	.....	4·74	159·27	.....	154·53	85
289·82	.....	.....	.....	.....	1·48	291·30	.....	289·82	86
17·71	.....	.....	.....	.....	.....	17·71	.....	17·71	87
1·57	.....	.....	.....	.....	.....	1·57	.....	1·57	88
.....	.....	.....	.....	.....	245·40	245·40	.....	.....	89
10·75	.....	.....	.....	.....	.....	10·75	.....	10·75	90
10·50	.....	.....	.....	.....	.....	10·50	.....	10·50	91
23,783·39	9,313·26	3,213·74	3,409·64	884·87	921·57	41,526·47	6·04	40,598·86	

TABLEAU 3—SOMMAIRE du nombre de milles de chemin de fer à voie unique possédés dans les provinces pour l'exercice terminé le 30 juin 1914.

Milles possédés dans la NOUVELLE-ECOSSE, le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1914.	1913.	Augmentation.	Diminution.
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	503·64	494·13	9·51	
Cap-Breton	31·00	31·00		
Cumberland Railway & Coal Co	32·00	32·00		
Dominion Atlantique, et	242·47	248·20	.....	5·73
Embranchement Windsor de l'Intercolonial	31·69	31·47	·22	
Halifax et Occidental-sud	378·46	378·46		
Inverness Railway & Coal Co	60·91	60·91		
Maritime Coal, Railway & Power Co	15·00	15·00		
Sydney & Louisburg (Dominion Coal Co.)	69·95	68·80	1·15	
Total	1,365·12	1,359·97	10·88	5·73

TABLEAU 3—SOMMAIRE du nombre de milles de chemin de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1914—*Suite.*

Milles possédés dans l'ILE DU PRINCE-EDOUARD, le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1914.	1913.	Augmentation.	Diminution.
Chemin de fer de l'Etat—Ile du Prince-Edouard	279·23	279·23		
Total	279·23	279·23		

TABLEAU 3—SOMMAIRE du nombre de milles de chemin de fer à voie unique possédés dans les provinces pour l'exercice terminé le 30 juin 1914—*Suite*

Milles possédés dans le NOUVEAU-BRUNSWICK le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1914.	1913.	Augmentation.	Diminution.
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	485·51	504·26	.....	18·75
Pacifique Canadien	520·00	519·40	·60	
Caraquet, et	68·00	68·00		
Gulf Shore	16·78	16·78		
Elgin et Havelock	28·00	28·00		
Fredericton & Grand Lake	35·00	.....	35·00	
International du Nouveau-Brunswick	112·00	112·00		
Kent Northern	27·00	27·00		
Moncton & Buctouche	32·00	32·00		
National Transcontinental	258·00	.....	258·00	
Northern New Brunswick & Seaboard	19·80	.....	19·80	
New Brunswick Coal & Railway Co	58·00	58·00		
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	36·00		
North Shore	8·63	8·63		
Maine Central embranchement de Princeton	5·10	5·10		
Salisbury & Albert	45·00	45·00		
St-Martin	30·00	30·00		
Témiscouata	44·00	44·00		
York & Carleton	10·50	10·50		
Total	1,839·32	1,544·67	313·40	18·75

TABLEAU 3—SOMMAIRE du nombre de milles de chemin de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1914—*Suite.*

Milles possédés dans QUEBEC, le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1914.	1913.	Augmentation.	Diminution.
Atlantique, Québec et Ouest	104·50	104·50		
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	465·79	464·07	1·72	
Pacifique Canadien	1,063·60	1,063·90		·30
Canadian Northern Quebec	371·02	371·02		
Canada & Gulf Terminal	35·80	35·80		
Carillon et Grenville	13·00	13·00		
Grand-Tronc	437·92	437·92		
" (Canada Atlantique)	66·38	66·38		
Hereford	52·18	52·18		
Lotbinière & Megantic	30·00	30·00		
Massawippi-Valley	35·46	35·46		
Montréal et Atlantique	163·40	163·40		
Montréal et ligne provinciale	58·60	58·60		
Montreal & Vermont Junction	23·60	23·60		
Napierville Junction	27·06	27·06		
National Transcontinental	28·30	.....	28·30	
Phillipsburg Railway & Quarry Co	6·00	6·00		
Quebec Central	253·00	253·00		
Quebec Oriental	100·00	100·00		
Québec et lac St-Jean	286·40	286·40		
Quebec Railway, Light & Power Co	30·82	40·32		*9·50
Quebec, Montreal & Southern	192·18	191·91	·27	
Roberval & Saguenay	36·80	.....	36·80	
Rutland & Noyan	3·39	3·39		
Stanstead, Shefford & Chambly	43·00	43·00		
St. Lawrence & Adirondack	46·12	46·12		
Temiscouata	69·00	69·00		
Total	4,043·32	3,986·03	67·09	9·80

* Double-voie rapportée à tort l'année dernière comme voie simple.

TABLEAU 3—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1914—*Suite.*

Milles possédés dans ONTARIO le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1914.	1913.	Augmentation.	Diminution.
Algoma Central & Hudson Bay	242·07	135·77	106·30	
Algoma Eastern	32·08	30·70	1·38	
Baie de Quinté	86·00	86·00		
Bessemer & Barry's Bay (abandonné)	.....	5·00	.....	5·00
Brockville, Westport & North-Western	45·00	45·00		
Bruce Mines & Algoma	.....	17·28	.....	17·28
Canada Southern	380·04	380·04		
Canadian Northern	354·70	354·70		
Canadian Northern Ontario	658·39	500·15	158·24	
Pacifique Canadien	3,085·30	3,081·50	3·80	
Central Ontario, et	140·13	140·13		
Marmora Railway & Mining Co	9·60	9·60		
Detroit River Tunnells	1·45	.....	1·45	
Essex Terminal	10·00	10·00		
Grand Trunk	2,668·21	2,665·99	2·22	
" (Can. Atlantique)	389·88	389·88		
Grand Trunk Pacific	373·20	373·20		
Irondale, Bancroft & Ottawa	51·90	51·00	·90	
Lake Erie & Detroit River (Père Marquette)	198·81	198·81		
London & Port Stanley	23·66	23·66		
Maganetawan River	1·91	1·91		
Nosbonsing & Nipissing	5·50	5·50		
Ottawa & New York	56·90	56·90		
Pontiac & Renfrew	4·25	4·25		
Schomberg & Aurora	14·40	14·40		
St. Clair Tunnel	1·13	1·13		
Temiskaming & Northern Ontario	334·03	330·78	3·25	
Thousand Islands	6·33	6·33		
Toronto, Hamilton & Buffalo	80·15	80·15		
Total	9,255·02	8,999·76	277·54	22·28

TABLEAU 3—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1914—*Suite.*

Milles possédés dans le MANITOBA le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1914.	1913.	Augmentation.	Diminution.
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	69·45	69·45		
Canadian Northern	1,913,43	1,903·75	9·68	
Pacifique-Canadien	1,692·60	1,620·70	71·90	
Grand-Tronc-Pacifique	301·80	301·21	·59	
Midland of Manitoba	6·40	6·40		
Manitoba Great Northern	91·77	91·77		
Total	4,075·45	3,993·28	82·17	

TABLEAU 3—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1914—*Suite.*

Milles possédés dans la SASKATCHEWAN le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1914.	1913.	Augmentation.	Diminution.
Canadian Northern	2,095·96	1,881·56	214·40	
Pacifique-Canadien	2,578·40	2,354 60	223·80	
Grand-Tronc Pacifique	414·80	414·80		
Total	5,089·16	4,650 96	438·20	

TABLEAU 3—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1914—*Suite.*

Milles possédés dans l'ALBERTA le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1914.	1913.	Augmentation.	Diminution.
Canadian Northern	712·10	482·56	229·54	
Pacifique-Canadien	1,524·60	1,423 10	101·50	
Grand-Tronc Pacifique	307·70	306·56	1·14	
Total	2,544·40	2,212·22	332·18	

TABLEAU 3—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1914—*Suite.*

Milles possédés dans la COLOMBIE-BRITANNIQUE le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1914.	1913.	Augmentation.	Diminution.
Bedlington & Nelson	12·04	12·04		
British Yukon	31·22	31·22		
Pacifique-Canadien	1,309·10	1·267·90	41·20	
Crows Nest Southern	74·18	74·18		
Eastern B.C.	14·00	16·00	.....	*2·00
Esquimalt & Nanaimo	152·00	152·00		
Kettle Valley	22·20	22·20		
Morrissey, Fernie & Michel	10·85	10·85		
Nelson & Fort Sheppard	55·42	55·42		
New Westminster Southern	23·73	23·73		
Red Mountain	9·59	9·59		
Vancouver Copper Company's Railway (abandonné)	.....	12·00	.....	12·00
Vancouver, Victoria & Eastern	236·31	236·08	·23	
Victoria & Sydney, C.-B	15·97	15·97		
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	·99	·99		
Wellington Colliery Company's Railway	10·75	10·75		
Total	1,978·35	1,950·92	41·43	14·00

* Rapport inexact en 1913.

TABLEAU 3—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice teminé le 30 juin 1914—*Suite.*

Milles possédés dans le TERRITOIRE DU YUKON le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1914.	1913.	Augmentation.	Diminution.
British Yukon	69·90	69·90		
Klondike Mines	31·81	31·81		
Total	101·71	101·71		

TABLEAU 3—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1914—*Fin.*

Milles possédés dans les ETATS-UNIS le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1914.	1913.	Augmentation.	Diminution.
Canadian Northern	46·76	48·08	.....	1·32
Pacifique-Canadien	176·70	176·70		
Total	223·46	224·78	.....	1·32

NOTE.—Le parcours ci-dessus s'applique à des voies ferrées canadiennes qui, en allant d'un point à un autre en Canada, traversent le territoire des Etats-Unis. Puisque ces lignes sont opérées entièrement pour les fins du trafic canadien, ou pratiquement, le parcours, pour les statistiques, est compté comme canadien.

TABLEAU 4—Chiffre du capital des chemins de

	1	2	3	4	5	6
		Actions.			Dette	
	Nom du chemin de fer.	Montant impapé.	Montant par mille de la ligne.	Proportion avec le capital total du ch.de fer. 100 x Col. 2. / Col. 12.	Montant impayé. — Cols. 8+9+10+11	Montant par mille de la ligne.
		$	$	p.c.	$	$
1	Algoma Central & Hudson Bay	10,000,000	41,310	48·34	10,686,000	44,144
2	Algoma Eastern	2,800,000	31,115	51·29	2,660,000	29,558
3	Atlantic, Quebec & Western	2,000,000	19,139	43·90	2,548,675	24,389
4	Bedlington & Nelson	1,000,000	83,056	100·00	.....	.....
5	Brandon, Sask'n. & Hudson Bay	2,150,000	30,958	100·00	.....	.....
6	British Yukon	2,934,119	29,016	58·92	2,044,760	20,221
7	Canada & Gulf Terminal	600,000	16,760	45·00	740,000	20,670
8	Canada Southern	15,000,000	39,470	39·86	22,630,000	49,546
9	Ch. de fer de l'Etat—Intercolonial	.....	.....	.....	.....	.....
10	Ile du P.-E.	.....	.....	.....	.....	.....
11	Canadian Northern	77,000,000	17,062	30·40	176,214,080	39,047
12	Baie de Quinté	1,395,000	15,500	62·70	830,000	9,222
13	Central Ontario	3,331,000	23,771	77·39	973,333	6,945
14	Halifax & South Western	1,000,000	2,642	18·35	4,447,000	11,750
15	Inverness Railway & Coal Co	†	.....	.....	†	.....
16	Irondale, Bancroft & Ottawa	53,500	1,031	10·62	450,000	8,671
17	Manitoba	1,432,200	4,086	20·43	5,576,800	15,911
18	Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan	201,000	787	3·00	5,051,463	19,770
19	Québec et Lac St-Jean	4,524,000	15,796	50·17	4,493,101	15,688
20	Canadian Northern Ontario	10,000,000	15,188	15·77	53,365,302	81,054
21	Canadian Northern Quebec	9,550,000	25,740	52·17	8,756,119	23,600
22	Canadien-Pacifique	511,532,143	49,360	96·75	17,212,647	1,661
23	Atlantic & North West	.....	.....	.....	6,453,200	32,089
24	Calgary & Edmonton	.....	.....	.....	5,458,894	9,945
25	Lindsay, Bobcaygeon & Pontypool	.....	.....	.....	500,000	12,920
26	Manitoba South Western Colonization	.....	.....	.....	2,544,000	11,810
27	Nouveau-Brunswick	.....	.....	.....	7,821,127	38,189
28	Nouveau-Brunswick et Canada	.....	.....	.....	170,000	1,411
29	Fredericton	.....	.....	.....	100,000	4,525
30	St. John & Maine	.....	.....	.....	216,664	2,312
31	New Brunswick Southern	.....	.....	.....	500,000	6,173
32	Ontario et Québec	21,502,591	45,288	100·00	.....	.....
33	St-Laurent et Ottawa	.....	.....	.....	973,333	16,695
34	St. Stephen & Milltown	50,000	10,869	100·00	.....	.....
35	Shuswap & Okanagan	.....	.....	.....	1,249,760	24,505
36	Joliette et Brandon	.....	.....	.....	125,000	11,363
37	Toronto, Grey & Bruce	.....	.....	.....	3,500,000	18,431
38	Cap-Breton	1,000,000	32,258	100·00	.....	.....
39	Caraquet	1,250,000	18,382	74·24	540,904	6,380
40	Crows Nest Southern	4,210,000	56,754	100·00	.....	.....
41	Cumberland Railway & Coal Co	‡	.....	.....	.....	.....
42	Detroit River Tunnel	3,000,000	1,239,669	.....	18,000,000	7,438,016
43	Dominion Atlantic	2,433,333	9,804	29·46	5,826,373	23,474
44	Eastern, C.-B	420,000	30,000	100·00	.....	.....
45	Elgin & Havelock	44,900	1,603	47·30	50,000	1,786
46	Essex Terminal	300,000	30,000	45·45	360,000	36,000
47	Esquimalt & Nanaimo	2,500,000	16,447	34·09	4,832,000	31,788
48	Grand-Tronc	234,037,589	79,112	57·54	172,743,306	58,392
49	Buffalo & Lake Huron	2,605,632	14,967	39·48	4,279,456	22,942
50	Canada-Atlantique	7,200,000	18,163	31·03	16,000,092	40,362
51	Central Counties	500,000	12,990	56·81	380,000	9,873
52	Pembroke Southern	178,000	8,334	54·27	150,000	7,022
53	Grand-Tronc-Pacifique	24,942,000	17,850	13·14	164,841,252	117,954
54	Fredericton & Grand Lake	140,000	4,000	23·53	465,000	13,286

†Capital général de la compagnie Parent. ‡ Capital général de la Dominion Coal Co.

fer à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1914.

7	8	9	10	11	12	13	
Consolidée.	Désignation de la dette garantie par des obligations.				Sommaire.		
Proportion au total du capital du chemin de fer. 100 x Col. 5. / Col. 12	Bons.	Obligations diverses.	Obligations portant intérêt.	Obligations de compagnies de trust pour matériel roulant.	Total du capital du ch. de fer. Cols. 2+5	Montant par mille de la ligne. Cols. 3+6.	
p.c.	$	$	$	$	$	$	
51·66	10,080,000	.....	.....	606,000	20,686,000	85,454	1
48·71	2,500,000	.....	.....	160,000	5,460,000	60,673	2
56·10	2,548,675	.....	.....	.....	4,548,675	43,528	3
.....	.....	.....	.....	.....	2,150,000	30,958	4
41·08	2,044,760	.....	.....	.....	4,978,879	49,237	5
.....	.....	.....	.....	.....	1,000,000	83,056	6
55·00	740,000	.....	.....	.....	1,340,000	37,430	7
60·14	22,630,000	.....	.....	.....	37,630,000	99,016	8
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10
60·90	116,803,167	12,387,413	25,000,000	22,023,500	253,214,080	56,109	11
37·30	830,000	.....	.....	.....	2,225,000	24,722	12
22·61	973,333	.....	.....	.....	4,304,333	30,716	13
81·65	4,447,000	.....	.....	.....	5,447,000	14,392	14
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15
89·38	450,000	.....	.....	.....	503,500	9,702	16
79·57	5,576,800	.....	.....	.....	7,009,000	19,997	17
97·00	5,051,463	.....	.....	.....	5,252,463	20,557	18
49·83	4,390,283	.....	102,818	.....	9,017,101	31,484	19
84·23	53,365,302	.....	.....	.....	63,365,302	96,242	20
47·83	8,756,119	.....	.....	.....	18,306,119	49,340	21
3·25	16,492,647	.....	.....	720,000	528,744,790	51,021	22
100·00	6,453,200	.....	.....	.....	6,453,200	.....	23
100·00	5,458,894	.....	.....	.....	5,458,894	.....	24
100·00	500,000	.....	.....	.....	500,000	.....	25
100·00	2,544,000	.....	.....	.....	2,544,000	11,810	26
100·00	7,821,127	.....	.....	.....	7,821,127	38,189	27
100·00	170,000	.....	.....	.....	170,000	1,411	28
100·00	100,000	.....	.....	.....	100,000	4,525	29
100·00	216,664	.....	.....	.....	216,664	2,312	30
100·00	500,000	.....	.....	.....	500,000	6,173	31
.....	.....	.....	.....	.....	21,502,591	45,288	32
100·00	973,333	.....	.....	.....	973,333	16,695	33
.....	.....	.....	.....	.....	50,000	10,869	34
100·00	1,249,760	.....	.....	.....	1,249,760	24,505	35
100·00	125,000	.....	.....	.....	125,000	11,363	36
100·00	3,500,000	.....	.....	.....	3,500,000	18,431	37
.....	.....	.....	.....	.....	1,000,000	32,258	38
25·76	500,000	40,904	.....	.....	1,790,904	24,762	39
.....	.....	.....	.....	.....	4,210,000	56,754	40
.....	.....	.....	.....	.....	‡	.....	41
.....	18,000,000	.....	.....	.....	21,000,000	8,677,685	42
70·54	5,826,373	.....	.....	.....	8,259,706	33,278	43
.....	.....	.....	.....	.....	420,000	30,000	44
52·70	50,000	.....	.....	.....	94,900	3,389	45
54·55	360,000	.....	.....	.....	660,000	66,000	46
65·91	4,832,000	.....	.....	.....	7,332,000	48,235	47
42·46	172,743,306	.....	.....	.....	406,780,895	137,504	48
60·52	4,279,456	.....	.....	.....	6,885,088	37,909	49
68·97	16,000,092	.....	.....	.....	23,200,092	58,525	50
43·19	380,000	.....	.....	.....	880,000	22,863	51
45·73	150,000	.....	.....	.....	328,000	15,356	52
86·86	164,841,252	.....	.....	.....	189,783,252	135,804	53
76·47	465,000	.....	.....	.....	605,000	17,286	54

TABLEAU 4—Chiffre du capital des chemins de fer

	1	2	3	4	5	6
	Nom du chemin de fer.	Actions. Montant impayé.	Actions. Montant par mille de la ligne.	Proportion avec le total du capital du ch. de fer. 100 x Col. 2. / Col. 12.	Dette. Montant impayé. Cols. 8+9+10+11	Dette. Montant par mille de la ligne.
		$	$	p.c.	$	$
55	Hereford	800,000	15,137	50·00	800,000	15,137
56	International of New Brunswick	1,320,000	1,200	59·56	896,000	8,000
57	Kent Northern	75,000	2,778	69·50	32,000	1,185
58	Kettle Valley	375,000	16,892	100·00	.....	.....
59	Klondike Mines	1,375,000	44,355	56·00	1,091,250	34,305
60	International Bridge Co	1,500,000	.....	75·00	512,260	.....
61	Lake Erie and Detroit	1,400,000	7,042	31·81	3,000,000	15,090
62	London & Port Stanley	537,158	22,382	28·40	1,332,854	56,409
63	Lotbinière et Megantic	50,000	1,666	100·00	.....	.....
64	Maine Central	86,950	17,049	50·00	86,950	17,049
65	Manitoba Great Northern	2,066,000	22,513	100·00	.....	.....
66	Massawippi Vallée du	800,000	22,560	100·00	.....	.....
67	Midland of Manitoba	4,300,000	671,875	100·00	.....	.....
68	Montréal et Atlantique	3,200,000	31,098	71·34	1,065,000	10,350
69	Lac Champlain et J. St-Laurent	600,000	9,917	61·35	378,000	6,248
70	Montréal et Ligne Provinciale	1,000,000	17,064	83·33	200,000	4,926
71	Montreal & Vermont Junction	1,000,000	42,373	100·00	.....	.....
72	Moncton et Bouctouche	250,000	7,812	80·65	60,000	1,875
73	Morrissey, Fernie et Michel	1,263,000	217,010	100·00	.....	.....
74	Napierville, Junction de	600,000	22,173	100·00	.....	.....
75	Nelson & Fort Sheppard	2,846,800	51,368	100·00	.....	.....
76	New Brunswick Coal & Railway Co.	†	.....	.....	.....	.....
77	New Brunswick & P.E. Island	214,850	5,968	68·00	100,000	2,777
78	New Westminster Southern	600,000	25,284	100·00	.....	.....
79	North Shore (N.-B.)	98,000	11,355	73·68	35,000	4,056
80	Northern New Brunswick and Seaboard	298,500	15,075	51·00	297,000	15,000
81	Ottawa & New York	1,000,000	17,575	38·46	1,600,000	28,119
82	Père Marquette, en Canada	.....	.....	.....	5,870,000	29,500
83	Phillipsburg Railway & Quarry Co.	124,500	20,750	75·70	40·000	6,666
84	Quebec Central	3,381,603	15,233	35·17	6,233,406	28,079
85	Quebec Oriental	119,500	1,195	5·69	1,979,725	19,797
86	Québec, Montréal & Sud	1,000,000	5,208	14·27	6,000,000	31,248
87	Roberval et Saguenay	2,000,000	54,347	73·12	735,600	19,989
88	Red Mountain	412,600	43,024	100·00	.....	.....
89	Rutland & Noyan	100,000	29,499	50·00	100,000	29,499
90	Salisbury & Albert	150,000	3,333	100·00	.....	.....
91	Schomberg & Aurora	250,000	17,361	45·90	300,000	20,020
92	Stanstead, Shefford & Chambly	608,750	14,157	79·60	155,865	3,625
93	St. Clair Tunnel	350,000	.....	12·28	2,500,000	.....
94	St-Martins	99,000	3,300	52·38	90,000	3,000
95	St-Laurent et Adirondack	1,230,655	37,497	57·37	914,418	27,862
96	Sydney & Louisburg	‡	.....	.....	.....	.....
97	Temiskaming & Northern Ontario	*	.....	.....	.....	.....
98	Temiscouata	1,000,000	8,849	24·41	3,099,669	27,401
99	Thousand Islands	60,000	8,185	51·85	58,000	7,913
100	Toronto, Hamilton & Buffalo	3,500,000	42,866	37·71	5,780,000	70,789
101	Vancouver, Victoria & Eastern	20,850,000	88,232	100·00	.....	.....
102	Victoria & Sidney	103,000	6,450	27·00	300,000	18,785
103	Victoria Terminal & Ferry	250	252	100·00	.....	.....
104	Wellington Colliery Co	500,000	46,511	100·00	.....	.....
105	York & Carlton	105,000	10,000	100·00	.....	.....
	Total	1,026,418,123	.....	.....	782,402,638	.....

† Appartenant au gouvernement du Nouveau-Brunswick.
‡ Capital général de la Dominion Coal Co. * Apparten. au gouvern. d'Ontario et exploité par y-celui·

à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1914—*Suite.*

7	8	9	10	11	12	13	
Consolidée.	Désignation de la dette garantie par les obligations.				Sommaire.		
Proportion au total du capital du chemin de fer. 100 x Col. 5. / Col. 12.	Bons.	Obligations diverses.	Obligations portant intérêt	Obligations de Cies de trust p. matériel roulant.	Total du capital du ch. de fer. Cols. 2+5.	Montant par mille de la ligne. Cols. 3+6.	
p.c.	$	$	$	$	$	$	
50·00	800,000	.....	.....	.....	1,600,000	30,274	55
40·44	896,000	.....	.....	.....	2,216,000	20,000	56
30·50	32,000	.....	.....	.....	107,000	3,963	57
.....	.....	.....	.....	.....	375,000	16,892	58
44·00	935,040	156,210	.....	.....	2,466,250	78,660	59
25·00	512,260	.....	.....	.....	2,012,260	.....	60
68·19	3,000,000	.....	.....	.....	4,400,000	22,132	61
71·60	1,332,854	.....	.....	.....	1,870,012	78,791	62
.....	.....	.....	.....	.....	50,000	1,666	63
50·00	86,950	.....	.....	.....	173,900	34,098	64
.....	.....	.....	.....	.....	2,066,000	22,513	65
.....	.....	.....	.....	.....	800,000	22,560	66
.....	.....	.....	.....	.....	4,300,000	671,875	67
28·66	1,065,000	.....	.....	.....	4,265,000	41,448	68
38·65	378,000	.....	.....	.....	978,000	16,165	69
16·67	200,000	.....	.....	.....	1,200,000	21,990	70
.....	.....	.....	.....	.....	1,000,000	42,373	71
19·35	60,000	.....	.....	.....	310,000	9,687	72
.....	.....	.....	.....	.....	1,263,000	217,010	73
.....	.....	.....	.....	.....	600,000	22,173	74
.....	.....	.....	.....	.....	2,846,800	51,368	75
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	76
32·00	100,000	.....	.....	.....	314,850	8,745	77
.....	.....	.....	.....	.....	600,000	25,284	78
26·32	35,000	.....	.....	.....	133,000	15,411	79
49·00	297,000	.....	.....	.....	595,500	.....	80
61·54	1,325,000	.....	275,000	.....	2,600,000	45,694	81
100·00	5,870,000	.....	.....	.....	5,870,000	29,500	82
24·30	40,000	.....	.....	.....	164,500	27,416	83
64·83	4,588,473	.....	1,644,933	.....	9,615,009	43,312	84
94·31	1,948,000	31,725	.....	.....	2,099,225	20,992	85
85·73	.....	6,000,000	.....	.....	7,000,000	36,456	66
26·88	723,600	12,000	.....	.....	2,735,600	74,336	87
.....	.....	.....	.....	.....	412,600	43,024	88
50·00	100,000	.....	.....	.....	200,000	58,998	89
.....	.....	.....	.....	.....	150,000	3,333	90
54·10	300,000	.....	.....	.....	550,000	37,381	91
20·40	155,865	.....	.....	.....	764,615	17,782	92
87·72	2,500,000	.....	.....	.....	2,850,000	.....	93
47·62	90,000	.....	.....	.....	189,000	6,300	94
42·63	914,418	.....	.....	.....	2,145,073	65,359	95
.....	.....	.....	.....	.....	‡	.....	96
.....	.....	.....	.....	.....	*	.....	97
75·59	3,099,669	.....	.....	.....	4,099,669	36,250	98
48·15	58,000	.....	.....	.....	118,000	16,098	99
62·29	4,280,000	.....	.....	1,500,000	9,280,000	113,655	100
.....	.....	.....	.....	.....	20,850,000	88,232	101
73·00	300,000	.....	.....	.....	403,000	25,235	102
.....	.....	.....	.....	.....	250	252	103
.....	.....	.....	.....	.....	500,000	46,511	104
.....	.....	.....	.....	.....	105,000	10,000	105
.....	711,742,135	18,628,252	27,022,751	25,009,500	1,808,820,761	.....	

TABLEAU 4—Chiffre du capital des chemins de fer

	1	2	3	4	5	6
	Nom du chemin de fer.	Actions.			Dette.	
		Montant impayé.	Montant par mille de la ligne.	Proportion avec le total du capital du ch. de fer 100 x Col. 2. / Col. 12.	Montant impayé. Cols. 8+9+10+11	Montant par mille de la ligne.
		$	$	p.c.	$	$
1	Alberta & Great Waterways	50,000	.....	0·67	7,400,000	.....
2	Central of Canada	2,828,500	.....	100·00	.....	.....
3	Edmonton, Dunvegan and British Columbia	250,000	.....	3·45	7,000,000	.....
4	Erie, London & Tilsonburg	125,000	.....	100·00	.....	.....
5	Grand-Tronc-Pacifique, lig. d'embr. " " Saskatchewan	1,000,000	.....	6·90	13,469,004	.....
6	Lake Erie & Northern	1,500,000	.....	48,40	1,600,000	.....
7	Lake Huron & Northern-Ontario	595,000	.....	50·00	595,000	.....
8	Pacific Great-Eastern	25,000,000	.....	64·10	13,991,475	.....
9	Pacific Northern & Omenica	250,000	.....	100·00	.....	.....
10	Saint-Jean et Québec	2,000,000	.....	32·00	4,250,000	.....
11	Southampton	39,000	.....	20·10	155,000	.....
12	Can. Northern Saskatchewan	1,000,000	.....	100·00	.....	.....
13	Canadian Northern Western	2,000,000	.....	17·82	9,224,000	.....
14	Canadian Northern Alberta	3,000,000	.....	32·26	6,299,996	.....
15	Canadian Northern Pacific	25,000,000	.....	51·00	24,685,334	.....
	Total	64,637,500	.....	.....	88,669,809	.....

à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1914—*Suite.*

7	8	9	10	11	12	13	
Consolidée.	Désignation de la dette garantie par les obligations.				Sommaire.		
Proportion au total du capital du ch. de fer 100 x Col. 5. / Col. 12.	Bons.	Obligations. diverses.	Obligations portant intérêt.	Obligations de compagnies de transp. pour matériel roulant.	Total du capital du ch. de fer. Cols. 2+5.	Montant par mille de la ligne. Cols. 3+6.	
p c.	$	$	$	$	$	$	
99·33	7,400,000	.....	.....	.....	7,450,000	.....	1
.....	.....	.....	.....	.....	2,828,500	.....	2
96·55	7,000,000	.....	.....	.....	7,250,000	.....	3
.....	.....	.....	.....	.....	125,000	.....	4
93·10	13,469,004	.....	.....	.....	14,469,004	.....	5
51·60	1,600,000	.....	.....	.....	3,100,000	.....	6
50·00	595,000	.....	.....	.....	1,900,000	.....	7
35·90	13,991,475	.....	.....	.....	38,991,475	.....	8
.....	.....	.....	.....	.....	250,000	.....	9
68·00	4,250,000	.....	.....	.....	6,250,000	.....	10
79·90	155,000	.....	.....	.....	194,000	.....	11
.....	.....	.....	.....	.....	1,000,000	.....	12
82·18	9,224,000	.....	.....	.....	11,224,000	.....	13
67·74	6,299,996	.....	.....	.....	9,299,996	.....	14
49·00	24,685,334	.....	.....	.....	49,685,334	.....	15
.....	88,669,809	.....	.....	.....	153,307,309	.....	

TABLEAU 5—RELEVÉ de l'aide accordée aux chemins de fer

	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral.			Dette par les	
		Bonis accordés.	Bonis payés.	Prêts.	Nom de la province.	Bonis accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
1	Albert-Southern } abandonné.	50,460 00	50,460 00	.....	N.-Brunswick ..	48,680 00
2	Embranch. Harvey }	5,553 07	5,553 57	.....	" ..	9,000 00
3	*Alberta-Central.....	119,712 00	119,712 00	.....	.....	.....
4	Algoma Central & Hudson Bay..	2,054,976 00	1,909,723 44	.....	Ontario.....	201,580 00
5	Algoma Eastern.....	547,648 00	534,625 13	.....	"	265,000 00
6	Atlantic, Quebec and Western...	902,800 00	902,800 00	.....	.....	.....
7	Bedlington and Nelson.....(nul)	.....	.....	.....	.....	.....
8	Brandon, Sask. and Hudson Bay.....(nul)	.....	.....	.....	.....	.....
9	British Yukon.....(nul)	.....	.....	.....	.....	.....
10	Bruce Mines and Algoma, maint. Lake Huron and N. Ontario...	53,920 00	53,920 00	.....	Ontario.....	50,918 00
11	Canada et Terminus du Golfe...	210,053 59	210,053 59	.....	Québec.....	.....
12	Canada-Southern, y compris,					
13	Sarnia, Chatham et Erié.....	.....	.....	.....	Ontario.....	.....
14	Leamington et Saint-Clair....	51,200 00	51,200 00	.....	"	147,859 00
15	Ch. de fer du gouv. canadien, y compris l'Intercolonial,					
16	Canada Eastern.....	374,839 84	374,839 84	.....	.....	.....
17	Drummond, comté de.....	423,936 00	423,936 00	.....	Québec.....	.....
18	Fredericton and St. Mary's....	30,000 00	30,000 00	.....	.....	.....
19	Nova Scotia Steel and Coal Co.'s Ry.....	40,000 00	39,840 00	.....	Nouvelle-Ecosse	40,000 00
20	Prince Edward Island.....	.....	.....	.....	.....	.....
21	Can. Northern: y compris	374,606 00	374,606 00	.....	.....	.....
22	Bay of Quinte.....	350,455 25	350,455 25	.....	Ontario.....	84,000 00
23	Brockville, Westport and N'th Western.....	140,800 00	140,800 00	.....	"	.....
24	Central Ontario, and.....	205,862 79	205,862 79	.....	"	278,000 00
25	Marmora Ry. and Mining Co..	30,720 00	30,720 00	.....	"	19,149 39
26	Edmonton, Yukon & Pacific..	160,000 00	91,200 00	.....	.....	.....
27	Inverness Ry. and Coal Co....	627,000 00	368,545 97	.....	Nouvelle-Ecosse	272,000 00
28	Irondale, Bancroft and Ottawa	144,000 00	144,000 00	.....	Ontario.....	315,000 00
29	Manitoba.....	.....	.....	.....	Manitoba.....	641,575 25
30	Ontario and Rainy River.....	1,534,526 00	1,534,526 00	.....	Ontario.....	1,072,800 00
31	Port Arthur, Duluth and Western.....	271,200 00	271,200 00	.....	Ontario.....	255,571 00
32	Winnipeg Great Northern.....	.....	.....	.....	.....	.....
33	Halifax and South Western, y compris.....	819,874 93	819,874 93	.....	Nouvelle-Ecosse	.....
34	Central of N.S. and N.S. Southern.....	653,776 00	653,776 00	.....	"	.....
35	Halifax and Yarmouth.....	160,000 00	160,000 00	.....	"	156,499 33
36	Liverpool and Milton.....	32,000 00	32,000 00	.....	.....	.....
37	Middleton and Victoria Beach.....	125,760 00	125,760 00	.....	Nouvelle-Ecosse	96,000 00
38	Québec et Lac Saint-Jean.....	1,454,695 00	1,261,463 50	.....	Québec.....	2,533,000 00
39	Can. Northern Ontario.....	14,775,872 00	11,869,957 47	.....	Ontario.....	.....
40	Can. Northern Quebec.....	2,020,616 89	2,020,616 89	.....	Québec.....	1,194,129 46
41	Can. Northern Alberta.....	2,832,024 00	2,832,024 00	.....	.....	.....
42	Can. Northern Pacific.....	5,225,659 00	5,225,659 00	.....	.....	.....
43	*Central Ry of Canada.....	30,145 02	30,145 02	.....	.....	.....
44	Pacifique-Canadien..... {	30,289,342 70	30,289,342 70	.....	Manitoba.....	375,377 50
		10,189,521 00	10,189,521 00	.....	Colombie-Britannique.....	37,500 00
45	Canada Central.....	1,525,250 00	1,525,250 00	.....	Ontario.....	1,479,000 00
46	Lac Témiskaming, Colonisation.....	310,335 95	310,335 95	.....	Québec.....	350,076 82
47	Montreal and Western.....	361,270 00	361,270 00	.....	"	472,500 00
48	North-Shore.....	1,500,000 00	1,500,000 00	.....	.....	.....
49	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.....	.....	.....	.....	Québec	727,000 00

*En voie de construction.
†Protégés par les obligations garanties de la compagnie.

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1914.

gouvernement provinciaux.			Par les municipalités.				
Bonis payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Bonis accordés.	Bonis payés.	Prêts.	Actions souscrites.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
48,680 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
9,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3
100,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4
250,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9
50,918 00	.....	.....	500 00	500 00	.....	.....	10
.....	.....	.....	20,600 00	20,600 00	.....	.....	11
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12
.....	.....	.....	322,500 00	322,500 00	.....	.....	13
147,859 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15
.....	.....	.....	15,000 00	15,000 00	.....	.....	16
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17
40,000 00	.....	.....	4,000 00	4,000 00	.....	.....	18
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20
84,000 00	.....	.....	197,990 43	197,990 43	.....	.....	21
.....	.....	.....	116,000 00	116,000 00	.....	.....	22
278,000 00	.....	.....	93,500 00	93,500 00	.....	.....	23
19,149 39	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25
233,000 00	.....	.....	100,000 00	50,000 00	.....	.....	26
135,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27
641,575 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28
1,072,800 00	.....	.....	50,000 00	50,000 00	.....	.....	29
255,571 00	.....	.....	40,000 00	40,000 00	.....	.....	30
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31
.....	† 4,447,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	32
.....	.....	.....	88,874 17	88,874 17	.....	.....	33
156,499 33	.....	.....	15,338 93	15,338 93	.....	.....	34
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36
2,368,816 88	.....	.....	12,000 00	12,000 00	.....	450,000 00	37
.....	.....	.....	20,000 00	20,000 00	.....	.....	38
1,194,129 46	.....	.....	82,000 00	82,000 00	.....	200,000 00	39
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43
372,157 50 37,500 00	.....	.....	572,500 00	464,761 29	.....	.....	44
1,479,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	42,500 00	45
350,076 82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	46
472,500 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48
727,000 00	1,176,956 00	.....	25,000 00	25,000 00	771,644 62	.....	49

TABLEAU 5—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral.			Par les	
		Bonis accordés.	Bonis payés.	Prêts.	Nom de la province.	Bonis accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
1	Alberta Ry. and Irrigation Co.	148,094 00	148,094 00	.....	.....	.....
2	Esquimalt & Nanaimo	1,115,440 00	1,115,440 00	.....	.....	.....
3	Kingston & Pembroke	48,000 00	48,000 00	.....	Ontario	456,493 00
4	Vallée du St-Maurice	173,120 00	173,120 00	.....	.....	.....
	A bail—					
5	Atlantique et Nord-Ouest	3,888,800 00	3,888,800 00	.....	Québec	711,122,02
6	Cap de la Madeleine	7,424 00	7,424 00	.....	.....	.....
7	Columbia and Kootenay	88,800 00	88,800 00	.....	.....	.....
8	Credit Valley	.....	.....	.....	Ontario	531,000 00
9	Fredericton	.....	.....	.....	Nv.-Brunswick	230,000 00
10	Guelph Junction	51,200 00	46,000 00	.....	Ontario	.....
11	Guelph and Goderich	.....	.....	.....	"	.....
12	Lindsay, Bobcaygeon and Pontypool	185,173 06	185,173 06	.....	Ontario	52,500 00
13	Manitoba and North Western	.....	.....	.....	Manitoba	.....
14	Manitoba and South West Colonization	.....	.....	.....	"	.....
15	Montréal & Lac Maskinongé	41,280 00	41,280 00	.....	Québec	87,750 00
16	Montreal & Ottawa	192,000 00	192,000 00	.....	Ontario Québec	100,000 00 182,210 00
17	Nakusp & Slocan	121,600 00	117,760 00	.....	Colombie-Britannique	.....
18	Nouveau-Brunswick	.....	.....	.....	Nv.-Brunswick	76,000 00
19	Nouv.-Brunswick et Canada	.....	.....	.....	"	575,000 00
20	New Brunswick Southern	.....	.....	.....	"	413,000 00
21	Nicola, Kamloops and Similkameen	300,800 00	300,800 00	.....	.....	.....
22	Northern Colonization	355,200 00	355,200 00	.....	Québec	96,000 00
23	Ontario & Quebec	196,000 00	196,000 00	.....	Ontario	.....
24	Ottawa, Northern and Western	950,000 00	821,009 20	.....	Ontario Québec	50,000 00 1,316,389 15
25	Saskatchewan and Western	.....	.....	.....	Manitoba	.....
26	Shuswap and Okanagan	163,200 00	163,200 00	.....	.....	.....
27	St. John Bridge and Ry. Extension	.....	.....	433,900 00	Nv.-Brunswick	5,181 81
28	St. John and Maine	.....	.....	.....	"	880,000 00
29	St. Laurence & Ottawa	.....	.....	.....	Ontario	.....
30	St. Mary's and Western Ontario	67,709 00	67,709 00	.....	"	.....
31	St. Stephen and Milltown	14,848 00	14,848 00	.....	Nv.-Brunswick	13,920 00
32	Tillsonburg, Lake Erie and Pacific	158,871 48	150,071 48	.....	Ontario	38,564 00
33	Tobique Valley	134,016 00	134,016 00	.....	Nv.-Brunswick	70,000 00
34	Toronto, Grey and Bruce	14,656 00	14,656 00	.....	Ontario	375,282 00
35	Vancouver and Lulu Island	61,760 00	61,760 00	.....	.....	.....
36	West Ontario Pacific	60,000 00	60,000 00	.....	Ontario	.....
37	Montagne de Orford	202,926 50	202,926 50	.....	Québec	138,884 92
38	Cape-Breton	196,800 00	196,800 00	.....	Nouvelle-Ecosse	99,200 00
39	Caraquet and Gulf Shore	224,000 00 53,699 20	224,000 00 53,699 20	.....	Nv.-Brunswick "	180,000 00 41,950 00
40	Carillon & Grenville (nul)	.....	.....	.....	.....	.....
41	Colchester Coal and Ry. Co.	12,800 00	12,800 00	.....	.....	.....
42	Cumberland Ry. and Coal Co.	44,800 00	39,850 00	.....	Nouv.-Ecosse	184,450 00
43	Dominion Atlantic, y compris Windsor et Annapolis	1,193,369 00	1,193,369 00	.....	.....	.....
44	Cornwallis Valley	44,800 00	44,800,00	.....	Nouv.-Ecosse	44,800 00
45	Western Counties	500,000 00	500,000 00	.....	"	679,197 45
46	Midland of N.S.	399,060 40	399,060 40	.....	"	185,600 00
47	Eastern British Columbia (nul)	.....	.....	.....	.....	.....
48	Elgin & Havelock	‡ 82,652 82	‡ 82,652 82	.....	Nv.-Brunswick	107,500 00
49	Essex Terminal (nul)	.....	.....	.....	.....	.....
50	Fredericton and Grand Lake	216,576 00	216,576 00	.....	.....	.....

‡Y compris rails de fer ayant servi.

par le gouvernement et les municipalités jusqu'au 30 juin 1914—*Suite.*

gouvernement provinciaux.			Par les municipalités.				
Bonis payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Bonis accordés.	Bonis payés.	Prêts.	Actions souscrites.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
456,493 00	.....	.....	509,320 00	509,320 00	.....	.....	3
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4
699,192 08	.....	.....	.....	.....	.....	325,000 00	5
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7
531,000 00	.....	.....	1,085,000 00	1,085,000 00	.....	.....	8
230,000 00	.....	.....	80,000 00	80,000 00	.....	.....	9
.....	.....	.....	.....	.....	.....	193,000 00	10
.....	.....	.....	31,000 00	31,000 00	.....	.....	11
52,500 00	.....	.....	73,000 00	73,000 00	.....	.....	12
.....	.....	.....	215,600 00	215,600 00	.....	.....	13
.....	900,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	14
87,750 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15
100,000 00	.....	.....	.....	.....	}	.....	
182,210 00	.....	.....	5,300 00	5,300 00	}	.....	16
.....	647,074 00	.....	.....	.....	.....	.....	17
76,000 00	.....	.....	23,000 00	23,000 00	.....	.....	18
575,000 00	.....	.....	47,500 00	47,500 00	.....	.....	19
413,000 00	.....	.....	3,000 00	3,000 00	.....	.....	20
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21
96,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22
.....	.....	.....	52,500 00	52,500 00	.....	.....	23
50,000 00	.....	.....	150,000 00	150,000 00	}	.....	
1,192,672 58	.....	.....	101,000 00	100,000 00	}	.....	24
.....	.....	.....	10,000 00	10,000 00	.....	.....	25
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26
5,181 81	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27
880,000 00	.....	300,000 00	.....	.....	.....	60,000 00	28
.....	.....	.....	.....	.....	300,000 00	90,000 00	29
.....	.....	.....	80,000 00	77,996 39	.....	.....	30
13,920 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31
38,564 00	.....	.....	75,000 00	75,000 00	.....	.....	32
70,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	33
375,282 00	.....	.....	988,000 00	969,561 44	.....	.....	34
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35
.....	.....	.....	25,000 00	25,000 00	.....	.....	36
138,884 92	.....	.....	3,000 00	3,000 00	.....	.....	37
99,200 00	.....	.....	10,000 00	10,000 00	.....	.....	38
180,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39
41,950 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41
173,650 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43
44,800 00	.....	.....	27,685 00	27,685 00	.....	.....	44
679,197 45	.....	.....	250,000 00	250,000 00	.....	.....	45
183,510 40	.....	.....	36,000 00	36,000 00	.....	.....	46
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47
107,500 00	.....	.....	13,000 00	13,000 00	.....	.....	48
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	49
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50

TABLEAU 5—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral.			Par les	
		Bonis accordés.	Bonis payés.	Prêts.	Nom de la province.	Bonis accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
1	Grand-Tronc	.....	.....	15,142,633 33	.....	.....
2	Beauharnois, jonction de	62,400 00	62,400 00	.....	Québec	179,073 00
3	Brantford, Norfolk and Port Burwell	.....	.....	.....	Ontario	68,000 00
4	Buffalo and Lake Huron	.....	.....	.....	"	.....
5	Cobourg, Blairton and Marmora	.....	.....	.....	"	18,740 00
6	Grand-Tronc, Victoria Jubilee-Bridge	500,000 00	500,000 00	.....	.....	.....
7	Grand-Tronc, Georgian - Bay Bay and Lake-Erie	.....	.....	.....	Ontario	336,000 00
8	Grand-Junction, Belleville and N. Hastings	21,888 00	21,888 00	.....	"	224,660 00
9	Owen Sound, embranch	39,744 00	39,744 00	.....	"	.....
10	Hamilton and North Western	.....	.....	.....	"	565,020 00
11	London, Huron and Bruce	.....	.....	.....	"	178,630 00
12	Midland, Ontario	.....	.....	.....	"	168,350 00
13	Montréal et jonction Champlain	103,600 00	103,600 00	.....	Québec	150,000 00
14	Northern	.....	.....	.....	Ontario	196,188 00
15	North Simcoe	.....	.....	.....	"	83,300 00
16	Northern Pacific Junction	1,320,000 00	1,320,000 00	.....	.....	.....
17	South Norfolk	54,400 00	54,400 00	.....	Ontario	.....
18	Toronto and Nipissing	.....	.....	.....	"	105,212 00
19	Lake Simcoe Junction	.....	.....	.....	"	53,000 00
20	Victoria	.....	.....	.....	"	312,000 00
21	Waterloo Junction	32,800 00	32,800 00	.....	Ontario	.....
22	Wellington, Grey and Bruce	.....	.....	.....	"	241,276 00
23	Whitby, Port Perry and Lindsay	.....	.....	.....	"	94,957 59
24	Grand-Tronc—Canada Atlantic, Division, du	282,355 20	282,355 20	.....	Ontario Québec	270,000 00 200,000 00
25	Ottawa, Arnprior and Parry Sound	932,512 00	932,512 00	.....	Ontario	577,326 06
26	Central Counties	.....	.....	.....	"	.....
27	Pembroke Southern	64,000 00	64,000 00	.....	"	55,500 00
28	Grand-Tronc-Pacifiqne	§4,994,416 66 1,269,299 20	§4,994,416 66 1,269,299 20	10,000,000 00	"	376,320 00
29*	Baie de Ha-Ha, maintenant Roberval et Saguenay	.....	.....	.....	.....	.....
30	Hereford	170,560 00	170,560 00	.....	Québec	103,000 00
31	International of New Brunswick	726,080 00	725,288 07	.....	N.-Brunswick	275,000 00
32	Kent Northern	58,334 27	‡ 58,334 27	.....	"	135,000 00
33	St. Louis and Richibucto (abandonné)	22,400 00	22,400 00	.....	"	21,000 00
34	Kettle-Valley	1,053,099 52	1,053,099 52	.....	Colombie - Britannique	675,000 00
35	Klondike Mines	197,184 00	197,184 00	.....	.....	.....
36	*Lake Erie and Northern	135,129 60	135,129 60	.....	.....	.....
37	L'Assomption (abandonné)	11,200 00	11,200 00	.....	.....	.....
38	Lake Erie and Detroit River,	571,851 00	571,851 00	.....	Ontario	83,000 00
39	and London and Port Stanley	.....	.....	.....	"	.....
40	Lotbinière et Mégantic	96,000 00	96,000 00	.....	Québec	126,994 00
41	Maganetawan River	3,552 00	3,552 00	.....	Ontario	10,000 00
42	Manitoba Great Northern. (nul)	.....	.....	.....	.....	.....
43	Maritime Coal, Railway and Power Co	40,700 00	40,700 00	.....	Nouvelle-Ecosse	39,788 00
44	Massawippi Valley	5,376 00	5,376 00	.....	Québec	5,000 00
45	Midland of Manitoba (nul)	.....	.....	.....	.....	.....
46	Minudie Coal and Railway Co.	18,544 00	18,544 00	.....	.....	.....

*En voie de construction. § Payé en vertu de "Implement Clause."

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1914—*Suite.*

gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.				
Bonis payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Bonis accordés.	Bonis payés.	Prêts.	Actions souscrites.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
179,073 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
68,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3
.....	.....	.....	966,000 00	966,000 00	.....	.....	4
18,740 00	26,000 00	.....	113,000 00	113,000 00	.....	.....	5
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7
336,000 00	.....	.....	929,000 00	929,000 00	.....	.....	8
224,660 00	.....	.....	213,000 00	213,000 00	.....	50,000 00	9
.....	.....	.....	85,500 00	85,500 00	.....	.....	10
565,020 00	.....	.....	599,805 00	599,805 00	.....	.....	11
178,630 00	.....	.....	311,500 00	311,500 00	.....	.....	12
168,350 00	.....	.....	144,870 85	144,870 85	.....	.....	13
150,000 00	.....	.....	21,774 00	21,774 00	.....	.....	14
196,188 00	.....	.....	241,980 00	241,980 00	.....	390,000 00	15
83,300 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17
.....	.....	.....	65,000 00	65,000 00	.....	.....	18
105,212 00	.....	.....	376,702 59	376,702 59	.....	.....	19
53,000 00	.....	.....	100,000 00	100,000 00	.....	.....	20
312,000 00	.....	.....	186,000 00	186,000 00	.....	.....	21
.....	.....	.....	47,000 00	47,000 00	.....	.....	22
241,276 00	.....	.....	682,000 00	682,000 00	.....	.....	23
94,957 59	.....	.....	222,094 93	222,094 93	.....	.....	24
270,000 00	.....	.....	154,392 00	152,900 00	}		
200,000 00	.....	.....	.....	.....	}	32,000 00	25
577,326 06	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26
.....	.....	.....	24,000 00	24,000 00	.....	.....	27
55,500 00	.....	.....	20,000 00	20,000 00	.....	.....	28
376,320 00	.....	.....	350,000 00	350,000 00	.....	.....	29
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30
84,226 36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31
275,000 00	.....	.....	5,000 00	5,000 00	.....	.....	32
135,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	33
21,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34
300,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38
83,000 00	.....	.....	356,500 00	356,500 00	.....	.....	39
.....	.....	.....	.....	.....	1,332,854 00	414,000 00	
126,994 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40
10,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42
39,780 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43
5,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	65,000 00	44
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	46

TABLEAU 5—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral.			Par les	
		Bonis accordés.	Bonis payés.	Prêts.	Nom de la province.	Bonis accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
1	Montréal et Atlantique et Lac Champlain et jonction du St-Laurent.	.....	.....	.....	Québec.....	444,000 00
2		.....	.....	.....	"	250,280 00
3	Montréal et lignes provinciales..	58,560 00	58,560 00	.....	"	231,122 00
4	Montréal et jonction du Vermont .....(nul)	.....	.....	.....	.....	.....
5	Moncton et Bouctouche.....	102,400 00	101,600 00	.....	N.-Brunswick ..	96,000 00
6	Morrissey, Fernie et Michel .....(nul)	.....	.....	.....	.....	.....
7	Napierville, jonction de.....	173,440 00	173,440 00	.....	Québec.....	.....
8	Nelson & Fort Sheppard..(nul).	.....	.....	.....	.....	.....
9	Nouveau-Brunswick Coal and Railway Co....	190,400 00	190,400 00	.....	N.-Brunswick ..	224,000 00
10	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	113,440 00	113,440 00	.....	" ..	99,708 90
11	New Westminster Southern (nul)	.....	.....	.....	.....	.....
12	North Shore (N.-B.)	27,616 00	27,616 00	.....	N.-Brunswick ..	16,200 00
13	*Northern New Brunswick and Seaboard.....	108,160 00	108,160 00	.....	.....	.....
14	Ottawa & New York.....	262,384 00	262,384 00	.....	Ontario.....	35,000 00
15	Phillipsburg Railway and Quarry Co.....	23,712 00	23,712 00	.....	Québec.....	25,667 00
16	Pontiac & Renfrew.....	13,600 00	13,600 00	.....	"	17,433 60
17	*Quebec Bridge and Ry. Co....	374,353 33	374,353 33	.....	"	250,000 00
18	Quebec Ry., Light and Power Co.....	96,000 00	96,000 00	.....	"	306,945 50
19	Quebec Central.....	541,877 30	541,877 30	.....	"	1,076,123 14
20	Quebec Oriental.....	828,435 84	828,435 84	.....	"	1,596,390 00
21	*Quebec & Saguenay.....	248,801 28	248,801 28	.....	.....	.....
22	Québec, Montréal et du Sud, y compris les Comtés Unis, et la	500,386 25	500,386 25	.....	Québec.....	210,000 00
23	vallée de Richelieu-Est, rive	69,952 00	69,952 00	.....	"	115,215 00
24	sud.....	296,998 38	296,998 38	.....	"	276,645 00
25	Red Mountain.....(nul)	.....	.....	.....	.....	.....
26	Rutland and Noyan.....(nul)	.....	.....	.....	.....	.....
27	Roberval & Saguenay.....	215,067 48	215,067 48	.....	Québec.....	.....
28	Salisbury and Albert.....	29,665 45	‡ 29,391 01	.....	N.-Brunswick ..	455,000 00
29	Schomberg and Aurora.....	48,000 00	46,144 00	.....	.....	.....
30	*Southampton (N.-B.).....	81,280 00	81,280 00	.....	.....	.....
31	Stanstead, Shefford & Chambly .....(nul)	.....	.....	.....	.....	.....
32	St. Clair Tunnel.....	375,000 00	375,000 00	.....	.....	.....
33	St. Lawrence & Adirondack.....	149,481 60	149,481 60	.....	Québec.....	70,400 00
34	*St-Jean et Québec.....	538,738 38	538,738 38	.....	.....	.....
35	St-Martin	‡ 83,612 54	83,612 54	.....	N.-Brunswick ..	145,600 00
36	Sydney and Louisburg (Dom. Coal Co.).....	89,600 00	87,808 00	.....	Nouv.-Ecosse ..	87,808 00
37	*Thessalon and Northern Ontario.....	6,112 00	6,112 00	.....	.....	.....
38	Temiskaming and Northern Ontario.....	2,134,080 00	2,134,080 00	.....	.....	.....
39	Temiscouata.....	645,950 00	645,950 00	.....	Québec.....	362,250 00
					N.-Brunswick..	66,000 00
40	Thousand Islands.....	61,200 00	29,840 00	.....	Ontario.....	.....
41	Toronto, Hamilton and Buffalo.	57,600 00	57,600 00	.....	"	.....
42	Vancouver, Victoria and Eastern .....(nul)	.....	.....	.....	.....	.....
43	Victoria & Sidney.....(nul)	.....	.....	.....	.....	.....
44	Victoria Terminal Ry. and Ferry Co.....(nul)	.....	.....	.....	.....	.....
45	Wellington Colliery Co. ....(nul)	.....	.....	.....	.....	.....
46	York & Carleton	32,896 00	32,896 00	.....	N.-Brunswick ..	25,247 00
	Total.....	114,086,112 27	110,312,621 61	25,576,533 33	.....	31,454,579 89

* En voie de construction. ‡ Y compris le prêt de rails ayant servi.

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1914.—*Fin.*

gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.				
Bonis payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Bonis accordés.	Bonis payés.	Prêts.	Actions souscrites.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
315,891 89	.....	.....	.....	.....	.....	528,000 00	1
250,280 00	.....	.....	51,000 00	36,000 00	.....	.....	2
231,122 00	.....	.....	25,000 00	25,000 00	.....	.....	3
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4
94,500 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6
.....	.....	.....	10,000 00	10,000 00	.....	.....	7
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8
224,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9
99,708 90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11
16,200 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13
35,000 00	.....	.....	85,000 00	85,000 00	.....	.....	14
25,667 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15
17,433 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16
250,000 00	.....	.....	300,000 00	290,817 46	.....	.....	17
306,945 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18
1,076,123 14	.....	.....	103,000 00	103,000 00	.....	.....	19
947,199 25	.....	.....	50,500 00	9,000 00	.....	.....	20
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21
207,565 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22
115,215 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23
276,645 00	.....	.....	25,000 00	25,000 00	.....	.....	24
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26
.....	.....	.....	12,365 30	12,365 30	.....	.....	27
455,000 00	.....	.....	70,000 00	70,000 00	.....	.....	28
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32
70,400 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	33
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34
145,600 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35
82,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38
362,250 00	.....	.....	25,000 00	25,000 00	}		
66,000 00	.....	.....	.....	.....	}	.....	39
.....	.....	.....	10,000 00	10,000 00	.....	.....	40
.....	.....	.....	268,000 00	265,500 00	.....	.....	41
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	44
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45
25,247 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	46
29,526,245 16	7,197,030 00	300,000 00	12,919,693 20	12,670,837 78	2,404,498 62	2,839,500 00	

TABLEAU 6—Revenu des chemins de fer pendant l'exercice terminé le 30 juin 1914.

1	3	4	A	5	6	7
	Recettes.					Recettes nettes.
Nom du chemin de fer.	Voyageurs.	Marchandises.	Autres recettes provenant de l'exploitation.	Total des rec. brutes, y comp. autres proven. de l'exploitation. Cols 3+4+A.	Frais d'exploitation.	1914. Cols 5-6.
	$ c.	$ s.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central et Baie-d'Hudson	78,913 80	794,102 82	82,358 92	955,375 54	737,529 01	217,846 53
Algoma Eastern	21,551 82	159,915 60	1,701 95	183,169 37	107,592 18	75,577 19
Atlantique, Québec et Occidental	37,900 69	28,628 48	152 34	66,681 51	105,475 90	−38,794 39
Bay de Quinté	46,533 51	153,355 94	2,485 49	202,374 94	206,238 43	−3,863 49
Bedlington & Nelson	158 50	682 75	Dr. 4 00	837 25	11,285 60	−10,448 35
Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	33,936 76	26,373 78	34 75	60,345 29	122,232 11	−61,886 82
British Yukon	72,291 22	134,190 85	3,199 35	209,681 42	92,320 98	117,360 44
Brockville, Westport & Northwestern	37,773 73	32,902 55	66 69	70,742 97	84,577 82	−13,834 85
Canada & Gulf Terminal	22,135 10	23,492 29	584 53	46,211 92	35,037 73	11,174 19
Canada Méridional	3,513,825 72	7,041,480 90	58,304 39	10,613,610 94	6,226,680 08	4,386,930 86
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	4,137,655 68	8,168,438 32	104,314 47	12,410,408 47	12,701,679 18	−291,270 71
" " (Ile du Prince-Edward)	216,383 69	184,342 27	14,185 39	414,911 35	569,020 82	−154,109 47
Canadian-Northern	4,331,633 34	18,309,989 60	1,139,705 90	23,781,328 84	16,348,943 58	7,432,385 26
" " Ontario	402,774 57	1,007,551 09	49,961 20	1,460,286 86	1,562,362 79	−102,075 93
" " Québec	438,190 51	1,200,514 51	33,018 25	1,671,723 27	1,482,180 48	189,542 79
Canadien-Pacifique	37,069,548 51	80,458,763 58	2,225,730 26	119,754,042 35	81,701,933 85	38,052,108 50
Cap-Breton	6,598 96	4,376 05	465 14	11,440 15	23,976 95	−12,536 80
Caraquet	23,251 96	51,420 19	.....	74,672 15	68,407 48	6,264 67
Central Ontario	112,143 31	232,788 48	2,828 20	347,759 99	346,259 65	1,500 34
Crow's Nest Southern	18,645 78	116,750 30	334 20	135,730 28	243,426 13	−107,695 85
Cumberland	19,201 55	87,762 26	455 25	107,419 06	74,057 16	33,361 90
Dominion Atlantic	470,507 67	498,394 81	11,657 82	980,560 30	788,540 49	192,019 81
Eastern British Columbia	3,274 49	43,456 98	268 45	46,999 92	27,265 69	19,734 23
Elgin & Havelock	3,274 04	7,117 10	.....	10,391 14	9,348 65	1,042 49
Essex Terminal	.....	46,744 68	5,634 29	52,378 97	34,299 42	18,079 55
Esquimalt & Nanaimo	334,827 60	483,434 59	23,571 42	841,833 61	501,667 67	340,165 94
Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co	4,440 45	45,107 34	399 69	49,947 48	43,341 12	6,606 36
Grand-Tronc	13,703,832 11	24,975,944 37	533,401 82	39,213,178 30	28,351,040 04	10,862,138 26
" (Canada-Atlantique)	564,434 07	1,757,017 46	61,576 52	2,383,028 05	2,413,021 12	−29,993 07
Grand-Tronc-Pacifique	1,696,997 32	6,415,546 58	132,049 23	8,244,593 13	7,591,147 67	653,445 46
Halifax & Southwestern	272,177 21	285,005 00	3,870 58	561,052 79	527,636 96	33,415 83
Hereford	21,525 87	100,723 21	552 09	122,801 17	158,651 48	−35,850 31
Inverness Railway & Coal Co	23,231 60	188,352 60	1,327 41	212,911 61	122,586 96	90,324 65
Irondale, Bancroft & Ottawa	9,575 67	22,113 89	643 32	32,332 88	36,506 28	−4,173 40
International of New Brunswick	49,437 37	79,642 05	1,259 66	130,339 08	117,095 02	13,244 06

Kent Northern	8,704 26	11,543 59	.....	20,247 85	20,331 29	−83 44
Kettle Valley	807 70	6,492 56	2 00	7,302 26	12,166 38	−4,864 12
Klondike Mines	.....	112,175 90	.....	112,175 90	52,118 58	60,057 32
Lotbinière & Megantic	7,310 60	22,927 87	21 00	30,259 47	27,572 17	2,687 30
London & Port Stanley	40,884 22	93,373 65	1,583 87	135,841 74	180,915 11	−45,073 37
Maine Central	11,326 10	6,756 01	.....	18,082 11	14,382 27	3,699 84
Manitoba Great Northern	6,942 39	36,552 99	582 21	44,077 59	113,190 15	−69,112 56
Maritime Coal, Railway & Power Co	7,420 51	63,823 58	.....	71,244 09	47,814 06	23,430 03
Massawippi Valley	70,839 59	139,971 29	1,388 66	212,199 54	227,305 98	−15,106 44
Moncton & Buctouche	10,568 99	18,122 42	1,071 29	29,762 70	31,303 74	−1,541 04
Midland Railway Co. of Manitoba	188,695 91	127,735 76	10,433 64	326,865 31	448,829 70	−121,964 39
Montreal & Atlantic	243,348 90	751,153 69	23,575 04	1,018,077 63	1,037,158 92	−19,081 29
Montreal & Province Line	60,342 35	74,893 19	2,352 72	137,588 26	103,455 61	34,132 65
Montreal & Vermont Junction	62,364 36	69,758 88	149 85	132,273 09	87,041 39	45,231 70
Morrissey, Fernie & Michel	13,516 50	136,627 90	.....	150,144 40	127,452 35	22,692 05
National Transcontinental, exploité par les chemins de fer de l'Etat	12,706 83	61,790 00	570 86	75,067 69	107,705 80	−32,638 11
Napierville Junction	8,651 94	96,243 10	159,08	105,054 12	56,255 54	48,798 58
Nelson & Fort Sheppard	27,030 64	36,558 78	2,742 15	66,331 57	116,976 22	−50,644 65
New Brunswick Coal & Railway Co	14,864 06	35,910 94	4,683 74	55,458 74	78,330 76	−22,872 02
New Brunswick & Prince Edward Island	13,180 69	32,968 87	203 65	46,353 21	41,344 93	5,008 28
New Westminster Southern	10,494 36	33,791 45	3,038 57	47,324 38	31,943 46	15,380 92
Northern New Brunswick & Seaboard	2,989 03	18,505 21	.....	21,494 24	14,735 06	6,759 18
North Shore	205 27	619 91	.....	825 18	988 84	−163 66
Ottawa & New York	94,009 19	159,244 61	6,869 52	260,123 32	262,161 49	−2,038 17
Père Marquette	197,970 51	2,151 848 00	12,207 07	2,362,025 58	1,804,492 23	557,533 35
Quebec Central	457,087 33	1,092,900 95	18,032 32	1,568,020 60	1,093,463 86	474,556 74
Québec et Lac St-Jean	317,285 54	602,641 93	14,849 74	934,777 21	845,814 90	88,962 31
Quebec, Montreal & Southern	161,121 21	244,774 21	5,740 52	411,635 94	533,650 45	−122,014 51
Quebec Oriental	57,692 45	77,072 66	60 00	134,825 11	125,795 33	9,029 78
Quebec Railway, Light & Power Co	13,380 30	72,732 09	1,047 22	87,159 61	70,071 61	17,088 00
Roberval-Saguenay	4,875 45	26,211 53	863 88	31,950 86	36,771 34	−4,820 48
Red Mountain	3,177 10	11,818 74	250 43	15,246 27	31,650 86	−16,404 59
Rutland & Noyan	9,315 05	5,597 03	.....	14,912 08	12,527 84	2,384 24
Salisbury & Albert	12,364 82	23,021 89	754 13	36,140 84	30,347 29	5,793 55
Schomberg & Aurora	6,103 53	7,901 51	.....	14,005 04	14,232 53	−227 49
Stanstead, Shefford & Chambly	41,277 81	48,107 68	575 22	89,960 71	97,999 23	−8,038 52
St. Clair Tunnel	72,790 00	273,531 00	1,449 50	347,770 50	107,675 43	240,095 07
St. Lawrence & Adirondack	281,056 84	369,882 44	2,599 13	653,538 41	485,310 51	168,227 90
St. Martins	5,772 18	8,626 88	152 84	14,551 90	13,989 97	561 93
Sydney & Louisburg	55,528 72	725,116 23	26,522 40	807,167 35	580,619 62	226,547 73
Temiscouata	65,871 06	200,945 50	4,960 12	271,776 68	199,957 53	71,819 15
Temiskaming & Northern Ontario	638,750 18	975,842 93	76,095 65	1,690,688 76	1,493,787 71	196,901 05
Thousand Islands	13,446 40	23,594 12	3,643 06	40,683 58	29,429 25	11,254 33
Toronto, Hamilton & Buffalo	450,551 94	1,040,305 56	11,474 20	1,502,331 70	1,085,316 72	417,014 98
Vancouver, Victoria & Eastern	253,197 84	495,520 00	21,876 51	770,594 35	938,337 77	−167,743 42
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	2,446 74	1,746 61	682 69	4,876 04	3,189 32	1,686 72
Victoria & Sidney, B.C	30,519 80	24,978 28	970 29	56,468 37	81,868 01	−25,399 64
Wabash (en Canada)	690,404 22	1,831,217 45	5,275 72	2,526,897 39	2,335,801 74	191,095 65
Wellington Colliery Co	4,342 40	100,237 54	.....	104,579 94	104,579 94	.....
York & Carleton	2,085 21	3,592 27	.....	5,677 48	3,731 63	1,945 85
Total	72,564,203 20	165,753,730 45	4,765,605 39	243,083,539 04	178,975,258 90	64,108,280 14

Recettes provenant de l'exploitation.] TABLEAU 7—Recettes et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1914.

1	2	3	4	5	A	6	7	8
				Recettes provenant du service des trasnports.				
Nom du chemin de fer.	Recettes. des voyageurs	Revenu par voyageur par mille.	Malle.	Messageries.	Divers—bagage supplémentaire. Emmagasinage et autres item.	Total des recettes des voyageurs y compris divers.	Recettes des voyageurs par train-mille.	Proportion avec le total des recettes. 100 × Col. 6. / Col. 16.
	$ c.	Cents.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	p. c.
Algoma Central and Hudson Bay	75,534 51	2·796	.....	3,246 96	132 33	78,913 80	·50547	8·26
Algoma Eastern	20,148 44	2·896	.....	1,372 86	30 52	21,551 82	1·19513	11·77
Atlantique, Québec et Occidental	36,899 78	2·577	.....	935 59	65 32	37,900 69	·56610	56·83
Bay de Quinté	35,586 64	2·231	7,157 13	3,196 70	593 04	46,533 51	·29269	22·99
Bedlington and Nelson	156 87	3·746	.....	.....	1 63	158 50	·09280	19·00
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	28,758 33	2·580	2,377 12	2,499 45	301 86	33,936 76	·78069	56·23
British Yukon	66,591 48	7·583	4,058 31	1,233 97	407 46	72,291 22	1·81131	34·47
Brockville, Westport and North Western	31,673 81	1·839	3,420 05	2,108 13	571 74	37,773 73	·71221	53·39
Canada and Gulf Terminal	18,177 84	3·054	.....	3,300 00	657 26	22,135 10	·94393	47·89
Canada Southern	2,890,843 93	2·273	145,059 64	414,465 01	63,457 14	3,513,825 72	1·71000	33·10
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	3,342,411 50	1·669	269,714 64	325,609 03	199,920 51	4,137,655 68	1·21074	33·33
" " (Ile du P.-E.)	183,033 07	1·748	24,310 51	5,462 79	3,577 32	216,383 69	·59783	52·15
Canadian Northern	3,591,054 32	2·270	148,665 67	485,108 94	106,804 41	4,331,633 34	1·22079	18·21
" " Ontario	342,634 89	1·963	484 96	40,392 71	19,262 01	402,774 57	·69967	27·58
" " Québec	397,186 84	1·822	5,628 88	24,728 18	10,646 61	438,190 51	·93335	26·21
Canadien Pacifique	32,149,747 83	2·047	1,117,613 29	3,153,735 23	648,452 16	37,069,548 51	1·58322	30·95
Cap-Breton	5,832 50	2 816	.....	669 66	96 80	6,598 96	·33576	57·68
Caraquet	19,866 75	2·510	3,164 99	220 22	.....	23,251 96	·55894	31·15
Central Ontario	95,700 16	2·499	6,720 75	8,124 46	1,597 94	112,143 31	·61464	32·24
Crow's Nest Southern	15,487 66	3·416	1,302 21	1,622 16	233 75	18,645 78	·40827	13·73
Cumberland	14,570 65	2·369	1,179 68	2,897 64	553 58	19,201 55	·61208	17·87
Dominion Atlantic	413,781 15	2·133	14,357 80	23,644 49	18,724 23	470,507 67	·95670	47·98
Eastern British Columbia	2,996 30	5·427	274 99	.....	3 20	3,274 49	·43451	6·97
Elgin and Havelock	2,346 51	3·530	676 08	251 45	.....	3,274 04	·28070	31·46
Essex Terminal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Esquimalt and Nanaimo	302,644 68	2·707	9,956 80	13,799 87	8,426 25	334 827 60	2·26177	39·77
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co.	4,366 85	2·408	73 60	.....	.....	4,440 45	·18027	8·81
Grand-Tronc	11,508,891 97	1·778	481,797 12	1,315,870 43	397,272 59	13,703,832 11	1·55019	34·94
Grand-Tronc (Canada Atlantic)	486,745 47	2·293	28,242 70	32,566 34	16,879 56	564,434 07	·71473	23·67
Grand Tronc Pacifique	1,397,677 30	2·385	62,459 59	227,482 66	9,377 77	1,696,997 32	1·07115	20·59
Halifax and South Western	223,377 71	2·762	6,981 17	36,251 60	5,566 73	272,177 21	·76492	48·51
Hereford	17,984 58	2·534	2,795 17	555 75	190 37	21,525 87	·32200	17·52
Inverness Railway and Coal Co	21,962 25	2·668	.....	622 28	647 07	23,231 60	·54069	10·91
Irondale, Bancroft and Ottawa	8,420 31	2·869	1,155 36	.....	.....	9,575 67	·28360	29·61
International of New Brunswick	46,460 29	2·696	1,402 24	845 11	729 73	49,437 37	.....	37·92
Kent Northern	7,851 73	4·132	187 80	664 73	.....	8,704 26	·51498	42·98

Kettle Valley	807 70	3·410				807 70	·36448	11·06
Klondike Mines								
Lotbinière and Megantic	5,676 24	2·831	1,624 36			7,310 60	·38928	24·16
London and Port Stanley	33,223 43	1·574	1,668 42	5,402 41	589 96	40,884 22	·51563	30·09
Maine Central	10,479 16	2·486	192 36	608 16	46 42	11,326 10	1·08863	62·63
Manitoba Great Northern	6,104 52	2·729	334 41	437 77	65 69	6,942 39	·21290	15·74
Maritime Coal, Railway and Power Co	6,231 35	2·973	300 48	766 04	122 64	7,420 51	·21904	10·41
Massawippi Valley	66,440 51	2·362	2,683 80	999 96	715 32	70,839 59	·66977	33·39
Moncton & Buctouche	9,494 80	2·048	801 28	103 22	169 59	10,568 99	·51538	35·51
Midland Railway Co. of Manitoba	157,132 28	1·992	8,062 80	21,408 47	2,092 36	188,695 91	1·25049	57·72
Montreal & Atlantic	209,022 01	2·387	12,557 83	16,224 90	5,544 16	243,348 90	·80002	23·90
Montreal and Province Line	50,462 31	2·110	2,617 92	4,651 19	2,610 93	60,342 35	·88146	43·85
Montreal and Vermont Junction	54,550 70	2·196	2,722 92	4,579 80	510 94	62,364 36	1·07312	47·14
Morrissey Fernie and Michel	13,516 50	1·254				13,516 50	·34132	9·01
National Transcontinental (exploité par l'Etat)	12,354 31	2·284	341 04		11 48	12,706 83	·17097	16·92
Napierville Jonction	7,913 29	2·897	620 15	89 90	28 60	8,651 94	·43349	8·24
Nelson and Fort Sheppard	22,132 54	3·282	1,507 20	3,138 31	252 59	27,030 64	·71982	40·75
New Brunswick Coal and Railway Co	12,994 87	2·628	1,285 28	583 91		14,864 06	·34613	26·80
New Brunswick and Prince Edward Island	10,021 69	1·729	2,779 56	379 44		13,180 69	·43717	28·43
New Westminster Southern	6,136 30	3·331	3,280 54	1,009 90	67 62	10,494 36	·50018	22·17
Northern New Brunswick and Seaboard	2,935 99	2·476	53 04			2,989 03	·24758	13·90
North Shore	205 27	3·264				205 27	·06109	24·84
Ottawa and New York	81,625 28	2·149	4,433 82	6,952 33	997 76	94,009 19	1·21783	36·14
Père Marquette	150,147 57	2·124	9,126 36	35,978 00	2,718 58	197,970 51	·72554	8·38
Quebec Central	400,664 65	2·110	20,812 68	22,715 46	12,894 54	457,087 33	·91060	29·15
Québec et Lac St-Jean	271,505 81	1·921	14,274 16	19,059 35	12,446 22	317,285 54	1·15216	33·82
Québec, Montréal et Méridional	145,674 56	2·669	4,933 13	8,636 02	1,877 50	167,121 21	·76487	39·14
Québec Oriental	51,516 16	2·469	3,673 44	2,442 31	60 54	57,692 45	·92923	42·79
Quebec Railway, Light and Power Co	13,380 30	·964				13,380 30	1·82641	15·35
Roberval Saguenay	4,818 10	3·166			57 35	4,875 45	·18093	15·25
Red Mountain	1,849 39	2·816	292 00	1,015 37	20 34	3,177 10	·48358	20·83
Rutland and Noyan	8,938 58	2·029	87 64	288 83		9,315 05	1·71201	62·46
Salisbury and Albert	9,457 67	2·784	2,289 96	434 21	182 98	12,364 82	·41128	34·21
Schomberg and Aurora	6,103 53	3·228				6,103 53	·26581	43·59
Stanstead, Shefford and Chambly	30,819 34	2·534	2,238 20	7,511 76	708 51	41,277 81	·67048	45·88
St. Clair Tunnel	72,790 00					72,790 00		20·93
St. Lawrence and Adirondack	250,361 59	1·592	4,422 56	9,321 31	16,951 38	281,056 84	1·32291	43·00
St. Martins	4,660 31	2·609	1,024 60	87 27		5,772 18	·33637	39·66
Sydney and Louisburg	52,027 11	2·384	1,006 40	1,701 56	793 65	55,528 72	1·07480	6·87
Temiscouata	56,410 25	2·583	5,948 32	2,268 84	1,243 65	65,871 06	·45687	24·23
Temiskaming and Northern Ontario	568,691 02	2·436	18,537 81	43,368 75	8,152 60	638,750 18	1·53465	37·78
Thousand Islands	9,019 77	3·363	844 62	3,343 95	238 06	13,446 40	·41941	33·05
Toronto, Hamilton and Buffalo	418,286 52	2·078	3,983 64	25,487 80	2,793 98	450,551 94	1·36953	26·66
Vancouver, Victoria and Eastern	204,158 96	2·839	6,561 29	35,098 84	7,378 75	253,197 84	1·05934	32·85
Victoria Terminal Railway and Ferry Co	2,257 95	2·776	20 77		168 02	2,446 74	1·21668	50·18
Victoria and Sidney, B.C	27,561 66	2·800	327 49		2,630 65	30,519 80	·93702	54·04
Wabash (en Canada)	658,704 81	1·770	115 35	24,391 47	7,192 59	690,404 22	·94813	27·32
Wellington Colliery Co	3,802 40	5·078	540 00			4,342 40	·13918	4·14
York and Carleton	1,822 50	2·430	20 00	242 71		2,085 21	·24289	36·72
Totaux	62,012,296 46		2,500,175 88	6,444,214 02	1,607,516 84	72,564,203 20		29·85

Recettes provenant de l'exploitation.]

TABLEAU 7—Recettes et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1914—*Fin.*

	9	10	B	11	12	13	14	15	16	17
		Recettes provenant du service des transports.					Autres recettes.		Sommaire des recettes.	
Nom du chemin de fer.	Revenu des marchandises	Recettes par tonne par mille.	Garage service spécial et recettes provenant du service des wagons.	Recet's des marchandises par train-mille.	Proportion avec le tot. des recettes. 100Col.9+B / Col. 16.	Total des recettes provenant du transport.	Service des gares et wagons, emmagasinage, etc.	Télégraphe loyers, et autres sources.	Total des recettes provenant de l'exploitation. Cols. 13 + 14 + 15.	Total des recettes par train-mille.
	$ c.	Cents.	$ c.	$	p. c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$
Algoma Central and Hudson Bay	706,417 11	2·785	87,685 71	6·11389	83·12	873,016 62	41,942 14	40,416 78	955,375 54	3·28128
Algoma Eastern	157,988 85	1·929	1,926 75	4·32243	87·30	181,467 42	98 30	1,603 65	183,169 37	3·60187
Atlantic, Quebec and Western	28,628 48	2·002	.....	·87255	42·93	66,529 17	152 34	.....	66,681 51	·72625
Baie de Quinté	145,251 73	1·531	8,104 21	·73346	75·77	199,889 45	191 15	2,294 34	202,374 94	·94640
Bedlington and Nelson	682 75	5·402	.....	·39974	81·60	841 25	Dr. 4 00	.....	837 25	·49019
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	22,490 60	·811	3,883 18	1·13758	43·70	60,310 54	34 75	.....	60,345 29	·90333
British Yukon	134,190 85	3·525	.....	2·95731	64·00	206,482 07	4 59	3,194 76	209,681 42	4·56256
Brockville, Westport and North Western	32,866 45	3·699	36 10	·99044	46·51	70,676 28	36 69	30 00	70,742 97	1·29433
Canada and Gulf Terminal	23,492 29	2·919	.....	·99535	50·69	45,627 39	321 27	263 26	46,211 92	1·95614
Canada Southern	6,989,576 00	·625	51,904 90	3·58789	66·34	10,555,306 62	30,544 98	27,759 34	10,613,610 94	2·73493
Ch. de fer du gouvernem. (Intercolonial)	8,113,198 49	·600	55,239 83	1·61746	65·98	12,306,094 00	53,803 99	50,510 48	12,410,408 47	1·53635
" " (Ile du P.-E.).	183,618 01	4·133	724 26	·84684	44·42	400,725 96	1,313 74	12,871 65	414,911 35	1·09921
Canadian Northern	18,125,874 76	·749	184,114 84	2·95055	76·99	22,641,622 94	80,560 40	1,059,145 50	23,781,328 84	2·66606
" " Ontario	989,181 20	·957	18,369 89	1·92074	68·99	1,410,325 66	4,725 32	45,235 88	1,460,286 86	1·54426
" " Québec	1,077,943 06	1·227	122,571 45	2·48878	71·81	1,638,705 02	23,199 50	9,818 75	1,671,723 27	1·99539
Canadian Pacific	79,816,801 33	·753	641,962 25	3·08808	68·02	117,528,312 09	436,664 97	1,789,065 29	119,754,042 35	2·51344
Cape Breton	4,376 05	4·593	.....	·22265	38·25	10,975 01	465 14	.....	11,440 15	·58207
Caraquet	51,240 19	3·893	180 00	1·23606	68·85	74,672 15	.....	.....	74,672 15	1·79500
Central Ontario	229,926 08	1·709	2,862 40	1·01740	61·19	344,931 79	1,622 41	1·205 79	347,759 99	·95087
Crow's Nest Southern	115,796 95	·804	953 35	2·62059	86·01	135,396 08	84·10	250 10	135,730 28	1·50355
Cumberland	87,762 26	2·063	.....	1·84078	81·70	106,963 81	.....	455 25	107,419 06	2·24056
Dominion Atlantic	497,640 43	2·664	754 38	1·69811	50·82	968,902 48	3,219 84	8,437 98	980,560 30	1·64934
Eastern British Columbia	43,423 04	4·017	33 94	5·76658	92·46	46,731 47	9 95	258 50	46,999 92	6·23672
Elgin and Havelock	7,117 10	5·943	.....	·61018	68·54	10,391 14	.....	.....	10,391 14	·89087
Essex Terminal	44,744 64	.....	2,000 04	.....	89·24	46,744 68	336 00	5,298 29	52,378 97	2·25741
Esquimalt and Nanaimo	470,673 89	2·984	12,760 70	3·84089	57·42	818,262 19	5,681 03	17,890 39	841,833 61	3·10479
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co.	45,107 34	2·495	.....	1·83125	90·30	49,547 79	.....	399 69	49,947 48	2·02775
Grand-Tronc	24,482,793 97	·687	493,150 40	2·27367	63·69	38,679,776 48	222,898 90	310,502 92	39,213,178 30	2·04867
Grand-Tronc (Canada Atlantic)	1,651,922 48	·598	105,094 98	1·54601	73·73	2,321,451 53	13,609 59	47,966 93	2,383,028 05	1·33880
Grand-Tronc-Pacifique	6,353,957 92	·641	61,588 66	2·51533	77·81	8,112,543 90	17,299 42	114,749 81	8,244,593 13	2·08759
Halifax and South Western	280,567 48	1·712	4,437 52	·92976	50·79	557,182 21	1,820 60	2,049 98	561,052 79	1·41446
Hereford	106,677 58	1·047	45 63	1·60418	82·02	122,249 08	144 82	407 27	122,801 17	1·27399
Inverness Railway and Coal Co.	188,339 60	1·184	13 00	1·77648	88·46	211,584 20	489 52	837 89	212,911 61	2·00811
Irondale, Bancroft and Ottawa	22,678 89	2·776	35 00	·65496	68·39	31,689 56	117 23	526 09	32,332 88	·95518

International of New Brunswick	79,286 05	.....	356 00	.....	61·10	129,079 42	799 51	460 15	130,339 08	.....
Kent Northern	11,543 59	7·958	.....	·68297	57·02	20,247 85	.....	.....	20,247 85	1·19796
Kettle Valley	6,414 63	4·706	77 93	2·92985	88·94	7,300 26	2 00	.....	7,302 26	3·29524
Klondike Mines	112,175 90	25·237	.....	7·91755	100·00	112,175 90	.....	.....	112,175 90	7·91755
Lotbinière and Megantic	22,927 87	3·928	.....	1·22087	75·77	30,238 47	.....	21 00	30,259 47	1·59596
London and Port Stanley	84,692 88	·820	8,680 77	1·61460	68·73	134,257 87	774 96	808 91	135,841 74	1·10998
Maine Central	6,756 01	·722	.....	·69757	37·37	18,082 11	.....	.....	18,082 11	1·32996
Manitoba Great Northern	35,743 19	·775	809 80	1·24181	82·90	43,495 38	450 21	132 00	44,077 59	1·13347
Maritime Coal, Railway and Power Co.	63,823 58	2·682	.....	1·88392	89·59	71,244 09	.....	.....	71,244 09	2·10296
Massawippi Valley	137,147 66	·857	2,823 63	1·67678	65·96	210,810 88	661 78	726 88	212,199 54	1·17061
Moncton and Buctouche	18,122 42	4·056	.....	·88458	60·88	28,691 41	.....	1,071 29	29,762 70	1·45276
Midland Railway Co. of Manitoba	122,073 95	·920	5,661 81	1·25726	39·08	316,431 67	3,067 75	7,365 89	326,865 31	1·31557
Montreal and Atlantic	741,584 30	1·193	9,569 39	1·84705	73·78	994,502 59	9,895 53	13,679 51	1,018,077 63	1·74878
Montreal and Province Line	74,809 06	2·705	84 13	1·87247	54·43	135,235 54	308 68	2,044 04	137,588 26	1·49845
Montreal and Vermont Junction	69,414 91	·632	343 97	2·01650	52·73	132,123 24	35 85	114 00	132,273 09	1·42569
Morrissey, Fernie and Michel	129,237 57	2·542	7,390 33	3·45011	90·99	150,144 40	.....	.....	150,144 40	3·79143
National Transcontinental (exploité par l'Etat)	61,725 42	1·223	64 58	·66525	82·31	74,496 83	484 26	86 60	75,067 69	·79990
Napierville Junction	96,240 10	·805	3 00	3·25222	91·61	104,895 04	107 58	51 50	105,054 12	2·67368
Nelson and Fort Sheppard	36,309 78	3·373	249 00	1·94523	55·11	63,589 42	345 03	2,397 12	66,331 57	1·17722
New Brunswick Coal and Railway Co.	35,910 94	1·863	.....	·83624	64·93	50,775 00	.....	4,683 74	55,458 74	1·29145
New Brunswick and Prince Ed. Island	32,968 87	3·996	.....	·56804	71·12	46,149 56	.....	203 65	46,353 21	·73530
New Westminster Southern	33,787 45	6·318	4 00	1·60491	71·40	44,285 81	103 97	2,934 60	47,324 38	2·24766
Northern New Brunswick and Seaboard	18,385 21	1·518	120 00	1·53277	86·10	21,494 24	.....	.....	21,494 24	1·73396
North Shore	619 91	4·999	.....	·18450	75·16	825 18	.....	.....	825 18	·24559
Ottawa and New York	158,949 62	·829	294 99	2·03068	61·21	253,253 80	4,269 16	2,600 36	260,123 32	1·67150
Père Marquette	2,118,504 12	·561	33,343 88	2·72971	91·10	2,349,818 51	5,094 82	7,112 25	2,362,025 58	2·25670
Quebec Central	1,092,900 95	1·340	.....	1·75849	69·69	1,549,988 28	5,687 26	12,345 06	1,568,020 60	1·84248
Québec et Lac Saint-Jean	601,768 32	1·306	873 61	1·65747	64·46	919,927 47	8,946 89	5,902 85	934,777 21	1·62151
Québec, Montréal et Southern	241,704 64	1·290	3,069 57	1·60132	59·46	405,895 42	5,406 80	333 72	411,635 94	1·48031
Québec Oriental	77,072 66	1·496	.....	1·06026	57·16	134,765 11	60 00	.....	134,825 11	1·00035
Quebec Railway, Light and Power Co.	71,026 70	4·138	1,705 39	3·03620	83·44	86,112 39	918 78	128 44	87,159 61	2·78634
Roberval-Saguenay	22,614 95	2·470	3,596 58	·97274	82·03	31,086 98	44 00	819 88	31,950 86	1·18573
Red Mountain	9,751 74	3·517	2,067 00	1·20858	77·51	14,995 84	26 85	223 58	15,246 27	1·66134
Rutland and Noyan	5,597 03	·741	.....	2·24600	37·54	14,912 08	.....	.....	14,912 08	1·87975
Salisbury and Albert	23,021 89	2·225	.....	·76576	63·70	35,386 71	.....	754 13	36,140 84	1·20213
Schomberg and Aurora	7,901 51	5·147	.....	·34411	56·41	14,005 04	.....	.....	14,005 04	·60992
Stanstead, Shefford and Chambly	46,860 65	2·056	1,247 03	1·23928	53·47	89,385 49	449 47	125 75	89,960 71	1·07773
St. Clair Tunnel	273,531 00	.....	.....	.....	78·68	346,321 00	.....	1,449 50	347,770 50	.....
St. Lawrence and Adirondack	368,327 84	1·036	1,544 60	3·23700	56·59	650,939 28	2,556 29	42 84	653,538 41	1·99879
St. Martins	8,626 88	5·127	.....	·50273	59·28	14,399 06	.....	152 84	14,551 90	·84801
Sydney and Louisburg	697,699 94	·992	27,416 29	3·22671	89·82	780,644 95	4,830 26	21,692 14	807,167 35	3·14863
Temiscouata	200,457 86	2·143	487 64	2·08398	73·93	266,816 56	2,406 31	2,553 81	271,776 68	1·59891
Temiskaming and Northern Ontario	964,394 49	1·143	11,448 44	2·27468	57·71	1,614,593 11	17,867 69	58,227 96	1,690,688 76	2·19912
Thousand Islands	23,573 12	10·128	21 00	·73593	57·99	37,040 52	256 91	3,386 15	40,683 58	1·26898
Toronto, Hamilton and Buffalo	949,241 26	1·117	91,064 30	7·00403	69·24	1,490,857 50	10,465 45	1,008 75	1,502,331 70	3·13284
Vancouver, Victoria and Eastern	489,091 27	1·366	6,428 73	2·84205	64·30	748,717 84	10,340 88	11,535 63	770,594 35	2·40284
Victoria Terminal Ry. and Ferry Co.	1,746 61	6·556	.....	2·86330	35·80	4,193 35	682 69	.....	4,876 04	1·88264
Victoria and Sidney, B.C.	24,782 38	6·435	195 90	2·51417	44·23	55,498 08	960 29	10 00	56,468 37	1·34416
Wabash (en Canada)	1,822,717 92	·518	8,499 53	2·22309	72·47	2,521,621 67	5,040 69	235 03	2,526,897 39	1·64030
Wellington Colliery Co.	100,237 54	3·035	.....	3·21274	95·86	104,579 94	.....	.....	104,579 94	3·35192
York and Carleton	3,592 27	3·520	.....	·41843	63·28	5,677 48	.....	.....	5,677 48	·66132
Totaux	163,663,744 26	.....	2,089,986 19	.....	68·19	238,317,933 65	1,044,737 28	3,720,868 11	243,083,539 04	.....

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1914.

Nom du chemin de fer.	Entretien des voies et structures.							
	Surintendance.	Lest.	Traverses.	Rails.	Autre matériel des voies.	Entretien des voies.	Enlèvement des neiges, sable et glace.	Tonnelles.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	8,099 62	3,612 53	16,896 42	127 17	1,479 82	84,393 42	6,572 56	.....
Algoma Eastern	1,645 13	.....	2,928 27	1,272 35	1,951 30	14,631 43	667 21	.....
Atlantic, Quebec & Western	1,054 70	.....	.....	.....	107 55	19,633 79	3,012 82	45 00
Baie de Quinté	2,609 19	125 00	9,748 79	897 48	2,184 62	27,552 50	2,164 96	.....
Bedlington & Nelson	1,780 58	.....	1,622 17	2 55	1 34	1,807 53	173 82	.....
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	3,922 41	.....	14,676 93	40 92	684 68	22,657 72	4,275 62	.....
British Yukon	16 00	09	746 91	38 87	265 97	8,003 66	5,329 11	.....
Brockville, Westport & North Western	935 24	290 00	19,981 16	.....	332 99	18,009 60	970 40	.....
Canada & Gulf Terminal	917 51	.....	.....	.....	75 84	5,975 92	87 62	.....
Canada Southern	49,188 20	18,840 56	197,497 12	62,243 48	65,596 35	349,961 44	11,661 89	1,948 02
Chemins de fer de l'Etat (Intercolonial)	112,306 40	84,278 74	308,663 12	140,378 53	131,886 19	725,927 83	128,154 33	.....
" " (Ile du P.-E.)	8,786 04	5,097 32	23,776 67	348 51	3,687 26	66,142 47	13,499 72	.....
Canadian Northern	95,534 21	10,620 00	741,002 78	40,093 07	82,960 33	1,543,002 12	87,407 67	.....
" " Ontario	11,918 82	402 17	68,710 15	142 33	11,417 32	222,279 39	13,662 17	15,460 07
" " Québec	13,978 89	1,210 64	44,452 38	19,973 17	11,487 12	115,178 48	19,908 39	.....
Pacifique-Canadien	711,720 62	263,293 98	1,796,357 10	1,128,521 92	549,046 14	7,259,527 29	557,917 76	10,931 87
Cape Breton	500 00	.....	2,026 42	.....	.....	4,322 40	357 86	.....
Caraquet	840 00	.....	2,731 83	.....	711 48	12,331 57	.....	.....
Central Ontario	3,355 40	86 40	20,306 71	945 68	5,003 63	42,618 58	3,595 06	.....
Crow's Nest Southern	6,196 29	.....	10,289 56	1,431 90	1,835 36	67,941 56	5,022 27	656 40
Cumberland	896 00	.....	7,133 33	.....	656 36	9,199 63	1,424 52	.....
Dominion Atlantic	9,528 94	540 70	37,442 17	30,000 00	6,188 12	82,199 69	3,392 84	.....
Eastern British Columbia	700 50	.....	.....	.....	3 02	4,956 92	590 20	.....
Elgin & Havelock	.....	.....	1,067 45	56 00	19 23	1,964 19	1,467 53	.....
Essex Terminal	113 89	1,164 98	3,500 68	3,366 00	222,60	4,648 05	86 80	.....
Esquimalt & Nanaimo	7,892 75	.....	10,214 15	7,044 79	4,018 69	70,523 42	616 62	.....
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	.....	.....	.....	38 00	350 40	6,133 00	.....	.....
Grand-Tronc	140,056 31	246,952 30	855,531 97	94,887 53	204,280 59	1,552,629 36	91,068 28	348 21
" " (Canada Atlantique)	23,365 96	13,513 41	98,783 50	816 07	25,098 58	185,025 41	21,685 83	.....
Grand-Trone Pacifique	98,825 65	26,913 05	205,534 01	41,146 48	46,919 84	922,727 48	36,245 07	930 17
Halifax & South Western	4,068 83	116 65	46,344 21	.....	2,948 96	72,279 69	1,079 15	.....
Hereford	1,860 97	381 55	5,838 98	2,814 23	2,390 13	20,040 65	2,188 36	.....
Inverness Railway & Coal Co	1,569 22	.....	4,800 00	2,100 00	2,707 49	17,743 14	1,105 64	.....
Irondale, Bancroft & Ottawa	.....	288 00	2,453 08	165 00	33 41	8,556 60	396 01	.....
International of New Brunswick	1,022 30	.....	363 00	.....	478 54	19,233 21	3,761 86	.....
Kent Northern	525 00	.....	2,338 98	.....	200 00	3,382 45	400 00	.....
Kettle Valley	145 00	.....	3,480 50	.....	.....	5,882 27	.....	.....

Klondike Mines			882 27			9,520 33	228 05	
Lotbinière & Megantic			2,100 00	40 70	135 20	5,903 25	95 66	
London & Port Stanley	1,447 94	51 13	6,405 68	1,244 71	2,822 60	15,190 15	1,198 59	
Maine Central	45 00		496 94	7 23	9 27	1,283 50	6 20	
Manitoba Great Northern	5,020 40		22,049 76	73 23	138 28	27,760 27	1,401 82	
Maritime Coal Railway & Power Co	195 00		877 00			12,206 84	647 12	
Massawippi Valley	1,538 60		15,775 48	2,091 14	5,355 25	22,471 93	1,847 41	
Moncton & Buctouche			538 65		331 00	4,953 87	2,366 99	
Midland Railway Co. of Manitoba	3,429 79	343 88	68 47		682 50	8,489 24	646 87	
Montreal & Atlantic	11,546 42	9,401 22	43,916 54	18,973 17	15,075 07	137,283 79	13,971 72	
Montreal & Province Line	1,025 07	2,880 15	7,497 32	1,074 83	3,020 46	26,164 51	2,675 95	
Montreal & Vermont Junction	1,111 97		8,993 61	387 05	1,287 38	12,268 70	1,077 51	
Morrissey, Fernie & Michel			3,326 32		3,745 77	4,309 71	1,251 33	
National, Transcontinental, exploité par l'Etat	3,144 30		3,494 93	68 97	1,670 82	30,738 78	9,143 67	363 03
Napierville Junction	859 24	105 00	1,883 72	46 17	518 29	4,523 64	724 11	
Nelson & Port Sheppard	4,782 52	18 44	6,863 10	109 45	246 90	38,461 21	1,279 36	
New Brunswick Coal & Railway Co		59 50	198 35	5,685 56	686 35	16,482 12		
New Brunswick & Prince Edward Island			2,925 80			7,472 21	1,005 21	
New Westminster Southern	1,668 06		1,840 68		49 91	5,028 68	12 69	
Northern New Brunswick & Seaboard		290 00	150 30		63 37	3,013 00		
North Shore						70 96		
Ottawa & New York	2,037 22	8,337 63	14,919 49	1,965 41	2,082 27	37,209 81	1,812 53	
Père Marquette	13,405 07	827 97	40,154 86	4,771 45	9,536 25	71,269 06	3,086 59	
Québec Central	7,411 18	12,000 00	20,000 00	24,000 00	5,046 55	102,329 49	2,432 22	
Québec et Lac St-Jean	9,581 89		49,006 91	9,414 08	12,290 52	95,938 83	12,311 15	
Quebec, Montreal & Southern	7,304 65	740 87	27,326 92	7,671 92	9,356 54	45,419 89	8,864 78	
Quebec Oriental	1,659 85		11,441 46		474 18	14,683 01	2,083 55	
Quebec Railway, Light & Power Co	320 59	117 04	2,174 14		148 09	4,109 81	1,199 09	
Roberval—Saguenay	450 00					3,227 08	1,256 19	
Red Mountain	1,480 55		1,500 03	9 08	138 45	6,255 22	1,278 01	
Rutland & Noyan	257 33	2 82	759 74	91 11	174 14	1,382 09	144 55	
Salisbury & Albert	796 75	42 00	985 35	52 02	386 01	6,303 16	268 40	
Schomberg & Aurora						4,637 02	1,837 07	
Stanstead, Shefford & Chambly	814 85	703 01	10,425 65	1,388 09	4,571 20	16,377 93	2,699 75	
St. Clair Tunnel	181 81					4,792 50		
St. Lawrence & Adirondack	2,658 22	2,394 05	20,408 00	15,558 94	5,455 38	25,527 77	2,720 29	
St. Martins			1,582 63		572 08	3,059 08		
Sydney & Louisbourg	3,397 35	89 67	14,563 32	12,441 66	6,879 92	43,559 89	2,877 16	
Temiscouata	2,130 00		9,650 26	13 20	1,160 00	29,902 21	937 22	
Temiskaming & Northern Ontario	26,995 32	8,253 90	63,050 34	17,888 17	10,391 40	203,775 23	18,493 56	
Thousand Island	423 28	941 96	1,003 20	52 50	538 92	2,298 96	388 12	
Toronto, Hamilton & Buffalo	18,358 10	22,933 31	23,299 43	11,476 49	23,306 60	134,851 95	2,409 37	
Vancouver, Victoria Eastern	20,875 53	4,006 29	36,458 97	14,645 85	9,798 61	199,206 80	1,672 96	186 93
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	25 36		76 98		84 52	361 83		
Victoria & Sidney, B.C	443 61		5,853 49	Av. 17 35	2,814 57	18,165 84		
Wabash (en Canada)	1,198 10					3 31		
Wellington Colliery Co			508 62		2,587 97	15,335 65		
York & Carleton			180 54		14 56	999 60		
Totaux	1,483,897 49	752,267 91	5,046,855 75	1,730,116 86	1,310,878 40	15,083,603 57	1,138,302 77	30,869 70

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année finissant le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Entretien des voies et structures.							
	Ponts, tréteaux et ponceaux.	Passages supérieurs et souterrains.	Passages à niveau, clôtures, garde-bestiaux et indicateurs.	Abris contre les neiges et les sables.	Signaux et appareils d'enclenchement.	Lignes télégraphiques et téléphoniques.	Transmission de pouvoir électrique.	Bâtiments, installations et terrains.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	30,155 14	.....	443 32	.....	3 47	3,787 79	.....	4,668 25
Algoma Eastern	390 83	.....	23 15	.....	.....	505 58	.....	425 53
Atlantic, Québec et Occidental	16	.....	746 70	25 15	.....	4 24	.....	388 96
Bay of Quinte	405 41	.....	983 01	.....	15 30	259 80	.....	2,110 56
Bedlington & Nelson	3,578 58	.....	7 02	.....	36 71	3 88	.....	122 40
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	447 17	.....	406 43	217 50	689 61	236 01	.....	2,866 31
British Yukon	856 41	.....	9 82	78 30	.....	335 32	.....	2,580 09
Brockville, Westport & North Western	3,554 83	.....	2,051 56	.....	.....	.....	.....	544 74
Canada & Gulf Terminal	106 63	.....	118 05	16 10	.....	71 04	.....	14 32
Canada Southern	48,523 95	6,773 09	21,528 90	.....	46,020 36	15,649 52	2,562 27	51,223 60
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	65,137 73	2,047 65	44,717 69	5,816 73	8,283 30	4,458 90	.....	264,727 83
" " (Ile du P.-E.)	3,817 80	25	5,715 47	1,660 30	254 37	399 43	.....	14,231 21
Canadian Northern	192,983 79	10 00	37,954 92	3,596 45	12,568 20	53,328 00	.....	266,317 62
" " Ontario	4 28	.....	7,449 09	770 70	1,958 59	4,469 84	.....	26,336 99
" " Québec	72,334 46	.....	3,177 20	525 31	4,461 78	221 67	.....	29,880 85
Canadian Pacifique	921,482 67	17,762 92	286,043 47	139,688 99	131,548 27	358,601 25	.....	1,724,506 32
Cap Breton	724 54	.....	48 50	.....	.....	12 23	.....	74 36
Caraquet	1,002 80	.....	57 81	.....	.....	.....	.....	225 00
Central Ontario	2,098 59	608 40	7,113 40	20 40	85 84	147 16	.....	7,008 85
Crow's Nest Southern	16,886 14	.....	404 20	.....	420 32	465 06	.....	2,695 43
Cumberland	1,557 63	.....	223 26	1 52	.....	22 42	.....	874 97
Dominion Atlantic	27,328 34	.....	8,635 52	.....	2,421 70	314 27	.....	8,717 31
Eastern British Columbia	892 20	.....	21 10	.....	.....	1 95	.....	191 72
Elgin & Havelock	389 85	.....	31 90	.....	.....	.....	.....	74 85
Essex Terminal	.....	.....	104 15	.....	152 37	1 32	.....	382 44
Esquimalt & Nanaimo	21,582 08	.....	953 57	.....	93 00	341 59	.....	10,209 08
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	781 56	.....	.....	.....	.....	99 98	.....	201 13
Grand-Tronc	455,631 80	2,300 03	111,788 95	9,061 41	34,486 15	Av. 3,891 52	Av. 134 19	786,175 11
" " (Canada Atlantique)	21,060 56	204 00	13,887 66	1,340 18	4,052 66	25,319 94	.....	74,507 31
Grand-Tronc-Pacifique	90,847 81	65 88	11,229 88	4,881 57	3,754 89	25,199 81	14,731 30	141,131 18
Halifax & South Western	4,222 55	1 99	3,392 59	14 02	89 50	775 27	.....	5,886 46
Hereford	4,134 09	.....	1,293 75	14 10	120 42	74 45	.....	5,256 45
Inverness Railway & Coal Co	3,255 94	.....	592 43	247 85	.....	1,467 21	.....	1,953 35
Irondale, Bancroft & Ottawa	829 08	.....	1,192 81	.....	.....	116 45	.....	294 83
International of New Brunswick	240 03	.....	56 23	.....	.....	754 99	.....	439 75
Kent Northern	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	222 75
Kettle Valley	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	46 15
Klondike Mines	338 81	.....	.....	.....	.....	90 06	.....	147 04

Lotbinière & Megantic	597 33	.....	43 60	16	.....	53 01	.....	168 82
London & Port Stanley	203 64	.....	461 53	.....	45 38	82 40	.....	1,662 41
Maine Central	245 28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Manitoba Great Northern	465 90	.....	383 70	22 40	976 45	111 41	.....	1,169 75
Maritime Coal Railway & Power Co	283 40	.....	480 53	.....	.....	35 28	.....	218 71
Massawippi Valley	1,578 91	43 85	1,461 05	.....	3 87	40 95	.....	3,046 76
Moncton & Buctouche	2,556 95	.....	.....	31 35	.....	.....	.....	247 08
Midland Railway Co. of Manitoba	1,343 26	5 50	193 34	.....	.....	158 33	.....	2,720 25
Manitoba & Atlantic	47,677 84	15,305 03	15,088 10	215 39	1,728 47	4,019 38	.....	22,293 76
Montréal et lignes Provinciales	3,923 48	831 42	715 00	32 15	.....	184 48	.....	1,799 68
Montreal & Vermont Junction	2,499 36	.....	282 55	15 55	.....	537 62	.....	1,008 96
Morrissey, Fernie & Michel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
National Transcontinental, exploité par l'Etat	22 33	.....	404 19	.....	20 30	1,285 53	.....	1,210 56
Napierville Junction	4 73	.....	182 13	.....	378 97	6 88	.....	555 12
Nelson & Fort Sheppard	6,716 76	.....	67 56	.....	121 65	234 09	.....	153 68
New Brunswick Coal & Railway Co	2,095 76	.....	124 32	.....	.....	184 53	.....	987 25
New Brunswick & Prince Edward Island	2,588 95	.....	119 95	.....	.....	.....	.....	184 16
New Westminster Southern	3,282 07	.....	203 86	.....	40 96	.....	.....	1,010 74
Northern New Brunswick & Seaboard	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
North Shore	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ottawa & New York	4,867 09	27 50	1,991 26	26 00	2,088 20	123 04	.....	9,068 67
Père Marquette	5,955 47	344 61	8,334 98	5 70	977 85	699 33	.....	11,495 16
Québec Central	4,219 52	.....	3,504 54	383 60	62 46	.....	.....	11,702 53
Québec et lac St-Jean	9,908 81	.....	2,434 57	333 63	1,044 14	257 22	.....	15,558 76
Quebec, Montreal & Southern	64,376 81	.....	2,293 04	119 38	1,330 43	581 71	.....	12,965 85
Québec Oriental	2,484 01	10 71	465 87	135 00	.....	21 00	.....	692 21
Quebec Railway Light & Power Co	284 45	.....	483 56	2 62	24 62	83 30	.....	899 69
Roberval—Saguenay	111 88	.....	200 91	42 97	39 70	55 09	3,122 31	75 77
Red Mountain	4,000 04	.....	11 44	.....	28 31	111 13	.....	350 51
Rutland & Noyan	188 94	1 88	99 97	1 62	19 08	34 37	.....	268 84
Salisbury & Albert	75 48	.....	121 19	.....	.....	.....	.....	264 47
Schomberg & Aurora	16 36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40 99
Stanstead, Shefford & Chambly	7,414 33	.....	653 84	33 25	19 50	268 22	.....	3,480 95
St. Clair Tunnel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,650 10	.....
St. Lawrence & Adirondack	3,547 55	.....	1,971 01	29 57	1,136 50	31 80	.....	15,308 99
St. Martisn	.....	.....	.....	.....	.....	7 41	.....	.....
Sydney & Louisbourg	1,821 90	.....	2,910 61	916 64	.....	279 16	.....	7,350 92
Temiscouata	4,663 91	.....	347 68	414 91	.....	.....	.....	2,265 40
Temiskaming & Northern Ontario	34,795 89	Av. 668 46	6,081 11	.....	62 51	8,615 93	47,319 78	.....
Thousand Islands	689 44	.....	430 73	26 40	.....	.....	.....	787 45
Toronto, Hamilton & Buffalo	12,341 39	.....	9,988 86	601 36	16,008 03	502 35	.....	23,396 90
Vancouver, Victoria & Eastern	95,368 35	13,385 31	3,588 38	Av. 4 98	1,300 74	1,426 28	.....	12,446 17
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	11 03	.....	11 29	.....	.....	3 32	.....	278 00
Victoria & Sidney, B.C	14,123 82	.....	312 61	.....	.....	52 23	.....	3,132 17
Wabash (en Canada)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,385 32
Wellington Colliery Co	1,350 51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
York & Carleton	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	2,346,287 17	59,061 56	638,852 37	171,361 25	278,974 93	513,731 69	78,251 57	3,614 314 51

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année finissant le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Entretien des voies et structures—*Fin.*							
	Docks et quai.	Outils et fournitures de cantonniers.	Blessures aux personnes.	Impressions et papeterie.	Autres dépenses.	Entretien de matériaux commun aux points term. Dr.	Entretien de matériaux commun aux points term. Av.	Total—Entretien des voies et structures.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	1,131 74	1,513 43	15 00	252 30	150 55	.....	.....	157,302 53
Algoma Eastern	.....	449 52	30 05	81 96	.....	.....	.....	25,002 31
Atlantic, Quebec & Western	.....	498 65	.....	.....	219 95	366 76	.....	26,104 43
Bay of Quinte	.....	610 90	.....	7 50	11 62	.....	.....	49,686 64
Bedlington & Nelson	.....	100 91	27 33	39 31	11 70	.....	.....	9,315 83
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	.....	462 07	185 14	139 38	Av. 1 38	.....	.....	51,906 52
British Yukon	1,050 08	297 08	6 80	.....	.....	.....	.....	19,614 51
Brockville, Westport & North Western	.....	49 50	.....	1 78	.....	.....	.....	46,721 80
Canada & Gulf Terminal	.....	344 09	.....	.....	.....	.....	.....	7,727 12
Canada Southern	2,060 78	10,259 30	2,215 38	2,986 65	.....	69,827 52	79,115 78	957,452 60
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	34,172 68	18,885 09	2,119 53	14,338 68	343 01	29,916 25	8,121 75	2,118,438 46
" " (Ile du Prince-Ed).	2,983 01	2,344 37	.....	507 64	12 00	.....	.....	153,263 84
Canadian Northern	2,442 60	43,200 87	7,198 34	3,103 90	43 94	31,439 29	63,002 66	3,191,805 44
" " Ontario	1,089 72	5,298 76	83 14	412 92	77 90	1,673 17	77 97	393,539 55
" " Québec	.....	5,296 05	131 80	538 81	100 00	59 27	277 79	342,638 48
Canadien Pacifique	50,946 04	176,345 56	67,458 15	45,350 90	2,405 11	260,379 37	33,253 65	16,426,582 05
Cap Breton	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,066 31
Caraquet	.....	250 00	.....	75 21	.....	.....	.....	18,225 70
Central Ontario	4 00	691 45	.....	Av. 3 61	.....	49 00	884 31	92,850 63
Crow's Nest Southern	.....	1,832 50	276 51	156 45	Av. 125 75	129 50	.....	116,513 70
Cumberland	.....	68 62	.....	.....	106 23	.....	.....	22,164 49
Dominion Atlantic	264 23	3,382 21	4 00	404 26	217 17	.....	.....	220,981 47
Eastern British Columbia	.....	413 05	.....	.....	.....	.....	.....	7,770 66
Elgin & Havelock	.....	4 73	.....	.....	.....	.....	.....	5,075 73
Essex Terminal	.....	36 88	111 60	.....	27 25	.....	.....	13,919 01
Esquimalt & Nanaimo	544 77	2,530 08	190 62	210 75	3 87	.....	.....	136,969 83
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	.....	2,174 61	.....	.....	.....	.....	.....	9,778 68
Grand-Tronc	28,232 22	50,728 89	598 40	6,399 40	3,957 23	25,212 27	394,553 49	4,301,747 21
" " (Canada Atlantic)	831 96	10,251 87	87 35	621 99	256 20	9,592 43	50 35	530,252 52
Grand-Tronc-Pacifique	Av. 2,582 85	25,978 69	1,327 96	4,143 01	21 13	1,712 55	363 09	1,701,321 47
Halifax & South Western	3,327 71	1,188 11	22 58	69 27	.....	5,615 04	.....	151,442 58
Hereford	.....	294 42	.....	149 26	.....	258 27	.....	47,110 08
Inverness Railway & Coal Co	.....	324 01	5 00	77 36	50 00	.....	.....	37,998 64
Irondale, Bancroft & Ottawa	.....	200 11	.....	.....	162 86	.....	.....	14,688 24
International of New Brunswick	.....	411 75	.....	11 15	.....	.....	.....	26,772 81
Kent Northern	.....	.....	.....	20 87	.....	.....	.....	7,090 05

Kettle Valley		9 00			119 53			9,682 45
Klondike Mines		601 33						11,807 89
Lotbinière & Megantic	302 39	30 95						9,471 07
London & Port Stanley	Av. 785 53	343 99		49 92		3 55	5,339 20	25,088 89
Maine Central				13 04				2,106 46
Manitoba Great Northern		561 15	35 47	176 97	Av. 2 00	524 21		60,869 17
Maritime Coal Railway & Power Co						360 00		15,393 88
Massawippi Valley		501 29	29 70	28 45		784 62	120 00	56,479 26
Moncton & Buctouche		115 61						11,141 50
Midland Railway Co. of Manitoba		54 42	120 01	117 69	5 31	100,838 94		119,217 80
Montreal & Atlantic		3,963 56	2,497 77	679 29	1 00	1,492 18		365,129 70
Montreal & Province Line		370 41		20 21				52 215 12
Montreal & Vermont Junction		201 16		50 51				29,721 93
Morrissey, Fernie & Michel					1,381 58		99 00	13,915 71
National Transcontinental, exploité par l'Etat		1,767 97		27 11	7 00	700 00		54,069 49
Napierville Junction		89 79		7 74				9,885 53
Nelson & Fort Sheppard		236 62	320 25	111 14	Av. 288 43	2,820 00		62,254 30
New Brunswick Coal & Railway Co		3,494 92						29,998 66
New Brunswick & Prince Edward Island	7 30							14,303 58
New Westminster Southern		39 09	10 33	53 51	76 22			13,316 80
Northern New Brunswick & Seaboard		7 00			252 28			3,775 95
North Shore								70 96
Ottawa & New York		925 66	489 49	12 41		598 43		88,582 11
Père Marquette	Av. 329 49	2,049 36	121 01	313 37		72,248 30	1,810 18	243,456 72
Quebec Central		3,174 08	819 77	284 47	224 90	720 00		198,315 51
Quebec & Lake St. John	3 40	3,103 36	26 50	220 18		82	158 17	221,276 60
Quebec, Montreal & Southern		1,943 07		308 30		328 31	6,759 40	184,173 07
Quebec Oriental		998 00			331 94			35,480 79
Quebec Railway, Light & Power Co		132 17	56	5 70	9 75	429 30		10,424 48
Roberval—Saguenay		113 72						8,695 62
Red Mountain		40 97	3 65	18 53	Av. 58 23			15,167 69
Rutland & Noyan	17 14	53 34	113 27	6 33		81 02	110 54	3,587 04
Salisbury & Albert		253 91			8 52			9,557 26
Schomberg & Aurora		12 58						6,544 02
Stanstead, Shefford & Chambly		496 71		20 21		72 73		49,440 22
St. Clair Tunnel	1,803 62		7 01					17,435 04
St. Lawrence & Adirondack		1,137 02	234 94	17 04	12 98	11,593 75		109,743 80
St. Martins								5,221 20
Sydney & Louisburg		1,221 16			3,234 88			101,544 24
Temiscouata		526 50		30 46				52,041 75
Temiskaming & Northern Ontario	6,239 94		100 00	1,177 62			12,249 40	440,322 84
Thousand Islands	74 47	56 99						7,712 42
Toronto, Hamilton & Buffalo		2,945 94	959 88	526 40		1,753 80	29,328 96	276,331 20
Vancouver, Victoria & Eastern	665 24	4,231 54	1,345 19	522 61	288 33	2,194 93		423,610 03
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	39 20	1 74						909 27
Victoria & Sidney, B.C	614 63	328 46						45,824 07
Wabash (en Canada)			35 49	37 08		291,775 82	1,255 10	298,180 02
Wellington Colliery Co								19,782 75
York & Carleton		4 54						1,199 24
Totaux	135,151 00	402,873 20	89,364 97	84,933 39	13,656 15	925,551 40	636,930 79	35,292,226 82

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Entretien du matériel—*Suite.*							
	Surintendence.	Locomotives à vapeur réparations.	Locomotives à vapeur renouvell.	Locomotives électriques réparations.	Locomotives électriques renouvell.	Wagons à à passagers réparations.	Wagons à passagers renouvellement.	Wagons pour fret réparations.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	5,981 59	29,210 33	...	...	...	9,078 72	...	24,105 28
Algoma Eastern	1,146 89	7,706 32	...	...	...	429 31	...	13,205 01
Atlantic, Quebec & Western	62 50	10,919 31	...	...	...	3,361 48	...	648 14
Baie de Quinté	209 76	12,390 61	...	...	...	3,689 76	...	5,922 93
Bedlington & Nelson	3 26	187 95	...	...	...	...	...	...
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	480 34	5,222 40	...	...	...	1,500 34	...	1,627 25
British Yukon	1,024 58	4,965 15	...	...	...	521 26	...	1,897 82
Brockville, Westport & North Western	858 01	4,662 16	...	...	...	466 31	...	440 98
Canada & Gulf Terminal	88 78	1,215 51	...	...	...	968 13	...	15 78
Canada Southern	40,355 37	470,434 39	95,015 68	4,501 30	4,200 00	40,010 06	9,416 78	509,858 71
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	82,809 30	902,198 05	179,716 80	...	...	336,527 16	89,858 34	903,117 94
" " (Ile du Prince-Ed.	7,524 24	40,513 40	...	...	...	21,564 95	...	20,792 46
Canadian Northern	47,223 44	1,179,461 20	...	...	...	365,888 84	...	992,529 12
" " Ontario	11,467 90	101,603 92	...	...	...	39,034 63	...	79,606 19
" " Québec	3,751 13	100,976 02	...	...	...	47,010 60	...	60,921 73
Canadien-Pacifique	380,756 09	5,536,326 63	107,520 00	...	...	2,554,304 72	196,017 03	4,835,321 85
Cape Breton	...	2,587 40	...	...	...	172 92	...	159 17
Caraquet	975 00	3,923 95	...	...	...	550 00	...	525 00
Central Ontario	238 63	26,684 97	...	...	...	4,280 50	...	9,362 79
Crow's Nest Southern	694 69	9,551 33	...	...	...	1,252 17	...	25,501 77
Cumberland	751 80	2,587 21	...	...	...	674 10	...	...
Dominion Atlantic	3,703 19	43,495 90	12,000 00	...	...	25,843 83	...	16,276 26
Eastern British Columbia	320 56	2,376 68	...	...	...	136 65	...	1,794 51
Elgin & Havelock	...	324 07	...	...	...	19 80	...	1 60
Essex Terminal	...	1,877 85	1,000 00	...	...	...	...	...
Esquimalt & Nanaimo	3,279 56	38,804 94	...	...	...	22,293 98	5,737 00	9,702 82
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	...	7,520 54	...	...	...	841 61	...	49 05
Grand-Tronc	92,282 78	2,851,969 54	...	Av. 51 56	...	522,194 65	...	2,444,039 81
" " (Canada Atlantique)	12,066 80	186,625 73	...	...	...	21,541 03	...	95,818 76
Grand-Tronc Pacifique	127,444 43	962,631 31	...	...	...	209,400 78	...	507,437 77
Halifax & South Western	2,837 01	26,031 86	...	...	...	8,894 43	...	7,456 51
Hereford	1,009 42	12,420 53	17 90	...	...	2,172 29	...	13,555 13
Inverness Railway & Coal Co	1,781 84	12,452 05	...	...	...	995 12	...	9,883 92
Irondale, Bancroft & Ottawa	166 80	4,578 00	...	...	...	73 60	...	43 75
International of New Brunswick	1,462 00	6,363 73	...	...	...	2,113 42	...	1,988 47
Kent Northern	525 00	2,700 00	...	...	...	300 00	...	100 00

Kettle Valley								
Klondike Mines		2,568 64						822 59
Lotbinière & Megantic		1,322 17				829 19		728 61
London & Port Stanley	1,468 02	15,170 71	272 35			3,774 76	509 76	7,074 51
Maine Central	86 96	612 39	2 62			374 25		1,125 81
Manitoba Great Northern	297 23	3,694 91				783 62		2,721 33
Maritime Coal Railway & Power Co	105 00	4,633 07				138 62		449 08
Massawippi Valley	1,501 90	17,673 09				4,336 63		18,165 25
Moncton Bouctouche		890 26				138 20		1,024 41
Midland Railway Co. of Manitoba	3,837 28	23,136 28				7,956 24		9,143 80
Montreal & Atlantic	3,942 37	66,238 32				1,237 93	5,100 00	9,054 85
Montreal & Province Line	792 39	45 26	1,654 93			34 38	822 12	46 31
Montreal & Vermont Junction	799 43		1,655 04			13 37	1,370 20	64 80
Muorrissey, Fernie & Michel		15,447 14						6,840 01
National Transcontinental, exploité par l'Etat	337 23	2,393 45				68 10		95 70
Napierville Junction	165 78	3,604 02				1,558 08		786 64
Nelson & Fort Sheppard	622 76	2,858 74				1,049 21		1,492 07
New Brunswick Coal & Railway Co		11,288 77				931 70		1,973 50
New Brunswick & Prince Edward Island		1,978 40	1,717 96			134 65		890 74
New Westminster Southern	160 56	1,767 22				630 72		
Northern New Brunswick & Seaboard		221 55				872 03		119 60
North Shore								
Ottawa & New York	4,139 77	19,582 80				2,910 65		5,327 68
Père Marquette	12,420 90	141,989 45	1,701 18			15,583 00	2,104 41	324,135 33
Quebec Central	10,388 68	45,472 71	15,000 00			17,663 87	9,000 00	49,307 40
Quebec & Lake St. John	3,651 41	67,825 75				19,641 50		32,453 84
Quebec, Montreal & Southern	8,349 48	44,829 84				8,310 48		78,338 96
Quebec Oriental	62 50	10,677 85				2,235 46		699 78
Quebec Railway, Light & Power Co	442 79	3,197 48				2,233 15		6,391 05
Roberval—Saguenay	50 00	1,610 30				498 99		2,872 21
Red Mountain	102 98	676 96						
Rutland & Noyan	86 77	747 20	143 42			238 04	80 93	642 69
Salisbury & Albert	2,053 48					433 83		839 07
Schomberg & Aurora		154 52						159 71
Stanstead, Shefford & Chambly	740 34	1 28	1,861 80			76 68	548 03	290 33
St. Clair Tunnel	811 12				8,863 72			
St. Lawrence & Adirondack	3,010 78	2,324 51	887 94			5,207 46	901 44	2,093 43
St. Martins			751 67			63 17		18 50
Sydney & Louisburg	1,959 92	68,906 40				5,422 70		91,085 91
Temiscouata	3,111 45	7,889 30				1,761 40		6,973 88
Temiskaming & Northern Ontario	7,503 17	84,750 77	23,330 90			58,680 09	11,245 16	22,361 70
Thousand Islands		1,963 37				693 97		
Toronto, Hamilton & Buffalo	11,217 12	108,172 02	14,667 03			13,920 23	1,131 54	26,950 63
Vancouver, Victoria & Eastern	3,566 13	47,433 05				14,952 84		13,930 58
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	11 80	82 88				150 92		32 72
Victoria & Sidney, B.C	208 93	1,308 90				2,367 20		515 96
Wabash (en Canada)	11,717 54	275,859 29				34,040 79		159,602 33
Wellington Colliery Co		16,573 52				177 81		22,886 64
York Carleton								
Totaux	933,006 66	13,741,075 48	458,917 22	13,313 46	4,200 00	4,479,433 06	333,842 74	11,504,238 22

TABLEAU 8—SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Entretien du matériel—*Suite.*							
	Wagons pour fret—Renouvellement.	Matériel pour travaux—Réparations.	Matériel pour travaux—Renouvellements.	Matériel de force électrique—Réparations.	Matériel de renflouage—Réparations.	Matériel de renflouage—Renouvellement.	Machines et outils d'ateliers.	Matériel de force motrice.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	...	9,712 99	...	...	22,017 40	...	3,019 16	...
Algoma Eastern	...	442 41	...	...	...	...	226 63	...
Atlantic, Quebec & Western	...	387 50	...	...	...	...	742 43	...
Bay of Quinte	...	26 10	...	...	...	...	597 34	...
Bedlington & Nelson	...	241 09	...	...	...	...	...	...
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	...	905 83	...	...	...	...	281 03	...
British Yukon	...	766 07	...	...	...	...	157 77	...
Brockville, Westport & North Western	...	102 65	...	...	...	...	204 30	...
Canada & Gulf Terminal	...	...	...	...	...	...	...	...
Canada Northern	121,448 49	5,048 04	8,980 83	...	...	...	10,336 24	5,654 13
Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)	134,787 64	4,5076 74	...	...	7,294 31	...	54,109 35	...
" " (Ile du P.-E.)	...	1,390 77	...	...	...	...	3,206 54	66 94
Canadian Northern	...	53,306 35	...	...	...	...	100,259 85	...
" " Ontario	...	8,547 36	...	...	...	...	12,714 04	...
" " Québec	...	8,388 50	...	...	...	...	8,022 96	346 27
Canadien-Pacifique	1,325,684 85	624,272 12	209,173 54	...	8,030 13	...	724,553 80	...
Cap Breton	...	...	...	...	...	...	...	...
Caraquet	...	250 00	...	...	...	...	510 00	...
Central Ontario	...	362 07	209 87	...	...	...	...	...
Crow's Nest Southern	...	1,440 30	...	...	...	...	377 59	...
Cumberland	...	716 79	...	...	...	...	...	...
Dominion Atlantic	...	2,758 70	...	...	...	...	986 06	...
Eastern British Columbia	...	225 91	...	...	...	...	...	...
Elgin & Havelock	...	...	...	...	...	...	...	...
Essex Terminal	...	...	...	...	...	...	...	...
Esquimalt & Nanaimo	11,982 80	2,608 83	10,143 64	...	...	...	1,140 31	...
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	...	...	...	...	...	...	95 15	...
Grand-Tronc	Cr. 638 31	73,578 43	...	...	110,666 59	...	315,420 74	...
" " (Canada-Atlantique)	...	2,479 72	...	...	...	...	21,571 87	...
Grand-Tronc-Pacifique	...	34,777 48	...	...	...	...	92,654 40	19,173 93
Halifax & South Western	...	556 54	...	...	...	...	716 77	...
Hereford	...	346 78	54 39	...	...	...	226 29	...
Inverness Railway & Coal Co	...	51 02	...	...	...	...	919 86	...
Irondale, Bancroft & Ottawa	...	8 00	...	...	...	...	20 43	...
International of New Brunswick	...	...	...	...	...	...	399 58	1 72
Kent Northern	...	100 00	...	...	...	...	...	...
Kettle Valley	...	...	...	...	...	...	...	...

Klondike Mines							2 75	
Lotbinière & Megantic							143 17	
London & Port Stanley	1,083 85	225 98	197 01				1,094 87	
Maine Central	Av. 2 61	18 71	4 55				33 05	
Manitoba Great Northern		1,097 88					193 74	
Maritime Coal Railway & Power Co		6 74					35 29	
Massawippi Valley		143 09					497 79	
Moncton & Buctouche								
Midland Railway Co. of Manitoba		286 33					977 66	
Montreal & Atlantic	17,637 62	611 52	6,683 34				4,939 95	
Montreal & Province Line	1,075 25	12 56	260 54				82 12	
Montreal & Vermont Junction	6,255 95		97 69				3 42	
Morrissey, Fernie & Michel						3,596 18	2,509 79	
National Transcontinental, exploité par l'Etat		406 46					4 66	
Napierville Junction		190 29						
Nelson & Fort Sheppard		713 11					257 12	
New Brunswick Coal & Railway Co							3,329 31	
New Brunswick & Prince Edward Island	2,975 09							
New Westminster Southern		409 56					158 98	
Northern New Brunswick & Seaboard								
North Shore								
Ottawa & New York		2,084 89	51 48				1,874 07	
Père Marquette	51,459 79	477 45	416 15		14,560 32	425 04	9,333 34	
Quebec Central		1,163 97					8,616 04	
Québec et Lac St-Jean		1,839 00					3,673 94	
Quebec, Montreal & Southern	1,852 58	1,016 21					1,494 84	
Quebec Oriental		517 44					805 54	
Quebec Railway, Light & Power Co		92 59					232 12	
Roberval—Saguenay				807 66			67 43	
Red Mountain		88 65					16 09	
Rutland & Noyan	222 25	12 41	20 74				35 14	Cr. 01
Salisbury & Albert							106 46	
Schomberg & Aurora								
Stanstead, Shefford & Chambly	2,443 70	177 91	184 64				157 05	
St. Clair Tunnel								
St. Lawrence & Adirondack	42 56	397 16	158 25				67 16	
St. Martins								
Sydney & Louisburg		4,902 69						
Temiscouata		194 79						
Temiskaming & Northern Ontario	25,222 25	16,219 60	3,220 80				5,726 20	
Thousand Islands							3 02	
Toronto, Hamilton & Buffalo	15,305 84	5,455 46	777 56				6,524 13	
Vancouver, Victoria & Eastern		8,005 47			918 89	2,094 84	1,299 18	
Victoria Terminal Railway & Ferry Co							4 19	
Victoria & Sidney, C.-B							66 80	
Wabash (in Canada)	941 62						15,998 38	
Wellington Colliery Co								
York & Carleton								
Totaux	1,719,781 21	925,643 01	240,635 02	807 66	163,487 64	6,116 06	1,423,835 28	25,242 98

TABLEAU 8—SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Entretien des voies et structures—Suite.					Entretien du matériel.		
	Blessures aux personnes.	Papeterie et impressions.	Autres dépenses.	Entretien de voies communes, parcs, etc. Dt.	Entretien de voies communes, parcs, etc. Av.	Total de l'entretien des voies et des structures.	Surintendance	Agences extérieures.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	31 29	280 87	149 41			103,587 04	4,656 82	20 30
Algoma Eastern		83 32	1 13			23,241 02	1,047 87	
Atlantic, Quebec & Western			25 00			16,146 36		
Baie de Quinté		109 99	240 90			23,187 39	1,709 69	38 52
Bedlington & Nelson						432 30		
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	189 27	30 78	19 36			10,256 60	503 14	1,465 18
British Yukon	64	80				9,334 09	3,511 16	2,569 51
Brockville, Westport & North Western			61 75			6,796 16	538 89	29 19
Canada & Gulf Terminal			5 00			2,293 20		
Canada Southern	1,049 61	4,012 19	14 50	8,783 17		1,339,119 49	53,360 99	56,136 75
Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)	2,043 85	15,018 04	31,913 78	6,770 23		2,791,241 53	61,983 51	118,033 44
" " (Ile du P.-E.)	92	476 52	813 75			96,350 49	2,316 29	4,292 99
Canadian Northern	14,010 21	6,798 69	Av. 14 75	19,911 11		2,779,374 06	115,079 18	156,234 95
" " Ontario	462 47	1,119 00	72 00			254,627 51	18,213 26	2,843 41
" " Quebec	50 24	702 01				230,169 46	23,013 15	7,626 46
Canadien Pacifique	57,322 29	51,790 94		6,695 94	522 72	16,617,247 21	620,991 42	1,811,758 55
Cape Breton			256 94			3,176 43		
Caraquet			557 27			7,291 22	500 00	
Central Ontario		162 25				41,301 08	2,271 13	52 44
Crow's Nest Southern	268 46	40 13	25 49			39,151 93	756 59	2,199 54
Cumberland			86 56			4,816 46		
Dominion Atlantic	38 00	223 71	6 00			105,331 65	8,153 38	3,799 29
Eastern British Columbia						4,854 31		250 00
Elgin & Havelock			9 00			354 47		
Essex Terminal			9 81			2,887 66		
Esquimalt & Nanaimo	170 00	105 27				105,969 15		27 35
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.						8,506 35		
Grand Tronc	15,485 55	18,087 65	2,721 28	802 23	150,904 40	6,295,654 98	202,490 88	673,501 30
" " (Canada Atlantique)	350 14	1,435 40	197 74			342,087 19	19,222 94	55,145 30
Grand Tronc Pacifique	3,874 15	3,939 85	110,592 62	86 07		2,072,012 79	39,197 72	55,027 19
Halifax & South Western	58 11	73 05		900 00		47,524 28	5,936 56	2,681 25
Hereford	17	78 58				29,881 48	1,198 69	198 55
Inverness Railway & Coal Co		77 36	740 05			26,901 22	98 16	
Irondale, Bancroft & Ottawa						4,890 58	272 25	
International of New Brunswick		28 28	3,794 99			16,152 19	1,509 02	
Kent Northern						3,725 00		
Kettle Valley							130 00	

Klondike Mines		1 75				3,395 73		
Lotbinière & Megantic			1,658 14			4,681 28		
London & Port Stanley	296 64	88 57				31,257 03	2,022 37	2,769 50
Maine Central		9 36				2,265 09	190 22	30 44
Manitoba Great Northern	138 86	20 54	13 34			8,961 45	336 82	1,110 60
Maritime Coal Railway & Power Co						5,367 80		
Massawippi Valley	23 75	108 70				42,450 20	2,251 08	1,151 25
Moncton & Buctouche						2,052 87		
Midland Railway Co. of Manitoba	597 80	208 45	33 95	1,865 04		48,042 83	2,142 30	6,346 59
Montreal & Atlantic		437 29				115,883 19		
Montreal & Province Line	1 50	49 23				4,876 59	433 50	458 77
Montreal & Vermont Junction	3 72	123 01				10,386 63	1,083 63	1,584 06
Morrissey, Fernie & Mitchel						28,393 12		
National Transcontinental, exploité par l'Etat		8 19	327 63			3,641 42	7 15	107 90
Napierville Junction			45 06			6,349 87	573 82	
Nelson & Fort Sheppard	169 65	27 21	17 24			7,207 11	423 85	1,204 01
New Brunswick Coal & Railway Co						17,523 28		
New Brunswick & Prince Edward Island						7,696 84		
New Westminster Southern	75 86	15 74	10 78			3,229 42	247 76	645 58
Northern New Brunswick & Seaboard			583 63			996 81	600 00	
North Shore								
Ottawa & New York	962 88	63 42	2 55	56 28		37,056 47	4,074 09	1,479 90
Père Marquette	2,505 08	757 22		454 39		578,323 05	19,248 71	25,709 31
Quebec Central	90 79	217 82	5,026 58	128,699 49	113,852 46	176,794 89	9,476 32	9,772 11
Québec et lac St-Jean	66 31	333 89				129,485 64	19,779 62	3,838 96
Quebec, Montreal & Southern	141 20	764 48				145,098 07	5,842 17	52 00
Quebec Oriental			239 95			15,238 52		
Quebec Railway, Light & Power Co	24 94	23 90	2,566 64			15,204 66	643 85	984 03
Roberval-Saguenay			176 89			6,083 48	270 00	
Red Mountain	19 85	2 02	1 13			907 68	86 90	307 06
Rutland & Noyan	2 35	6 71	56 55			2,295 19	239 89	344 47
Salisbury & Albert						3,432 84		
Schomburg & Aurora						314 23		
Stanstead, Shefford & Chambly	1 50	49 23				6,532 49	433 50	563 02
St. Clair Tunnel	30 68		4,684 23			14,389 75		
St. Lawrence & Adirondack	124 48	260 56	7 62			15,483 35	1,541 70	3,580 01
St. Martins						833 34		
Sydney & Louisburg						172,277 62	1,153 66	
Temiscouata		74 84	7,562 74			27,568 40	2,757 33	
Temiskaming & Northern Ontario	112 23	1,028 54	1,532 76			260,934 17	10,352 43	1,020 82
Thousand Islands						2,660 36		
Toronto, Hamilton & Buffalo	380 57	675 17			7,091 27	198,086 03	13,267 02	2,008 55
Vancouver, Victoria & Eastern	1,165 84	139 97	88 45	52 67		93,647 91	2,546 46	7,763 02
Victoria Terminal Railway & Ferry Co						282 51	59 88	
Victoria & Sidney, B.C						4,467 79	1,043 37	
Wabash (in Canada)	90 61	1,272 73	91 16	108,169 96	228 59	607,555 82	22,963 07	59,251 58
Wellington Colliery Co						39,637 97		
York & Carleton			205 75			205 75		
Totaux	102,432 46	111,443 22	177,232 35	283,246 58	272,599 44	36,375,330 87	1,314,755 16	3,086,015 00

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Dépenses du trafic.							Gestion des transports.
	Publicité.	Associations de trafic.	Grande vitesse, marchandises.	Agences industrielles et d'immigration.	Impressions et papeterie.	Autres dépenses.	Dépenses totales du trafic.	Surintendance
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	1,114 70	120 80	...	...	448 21	...	6,360 83	7,228 55
Algoma Eastern	54 89	10 30	...	...	25 39	...	1,138 45	1,632 01
Atlantic, Quebec & Western	...	...	...	...	...	...	...	...
Baie de Quinté	509 54	159 55	...	...	720 64	...	3,137 94	3,092 61
Bedlington & Nelson	...	...	...	...	...	...	...	20 82
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	1,151 07	39 10	...	466 00	316 45	3 13	3,944 07	1,640 65
British Yukon	1,783 35	...	...	...	476 61	...	8,340 63	2,253 35
Brockville, Westport & North Western	332 29	...	...	...	192 30	...	1,092 67	869 00
Canada & Gulf Terminal	...	...	...	...	...	...	...	821 55
Canada Southern	12,853 66	3,122 12	58,628 81	1,845 20	33,465 11	13 18	219,525 82	73,027 16
Chemins de fer de l'Etat (Intercolonial)	52,461 56	3,493 04	...	...	45,139 08	451 95	281,562 58	97,751 36
" " (Ile du Prince-Ed.)	863 61	...	...	...	224 50	...	7,697 39	5,631 47
Canadian Northern	101,597 88	7,467 44	...	37,624 92	30,540 94	1,868 36	450,413 67	238,601 22
" " Ontario	7,154 40	1,222 19	...	7 12	4,415 64	52 01	33,908 03	26,676 53
" " Quebec	4,129 22	973 29	...	...	4,527 56	6 13	40,275 81	16,842 46
Canadien Pacifique	733,077 55	59,068 36	39,854 46	47,810 25	311,273 91	2,777 58	3,626,612 08	1,287,953 40
Cape Breton	56 00	...	...	...	...	...	56 00	250 00
Caraquet	...	...	...	...	150 00	539 42	1,189 42	...
Central Ontario	1,022 87	187 04	...	...	801 69	...	4,335 17	3,156 02
Crow's Nest Southern	1,344 16	69 00	...	635 96	478 18	5 33	5,488 76	1,946 45
Cumberland	26 50	10 00	...	...	...	56 30	92 80	726 00
Dominion Atlantique	9,670 23	388 44	...	...	2,205 89	...	24,217 23	4,642 63
Eastern British Columbia	...	...	...	...	1 27	...	251 27	1,610 54
Elgin & Havelock	...	...	...	...	...	...	...	...
Essex Terminal	130 00	47 50	...	...	...	...	177 50	1,938 30
Esquimalt & Nanaimo	119 60	...	...	...	...	45 48	192 43	9,259 49
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	20 00	...	...	...	...	...	20 00	...
Grand-Tronc	135,204 64	35,671 47	50,255 15	7,632 58	91,604 19	1,119 29	1,197,479 50	346,305 25
" " (Canada Atlantique)	12,875 74	3,599 56	5,059 33	726 84	8,723 27	108 18	105,461 16	41,942 06
Grand Trunk Pacific	28,099 32	798 17	...	964 36	15,085 56	1,848 26	141,020 58	86,880 94
Halifax & South Western	3,105 33	261 32	...	18 00	880 74	...	12,883 20	7,023 22
Hereford	897 32	32 41	74 85	262 45	351 01	6 82	3,022 10	1,109 18
Inverness Railway & Coal Co	283 18	...	...	8 62	38 68	...	428 64	441 77
Irondale, Bancroft & Ottawa	263 05	113 20	...	...	251 22	...	899 72	1,330 83
International of New Brunswick	773 44	...	...	...	22 29	...	2,304 75	1,317 48
Kent Northern	...	...	...	...	...	...	...	525 00
Kettle Valley	...	...	...	...	44 74	4 07	178 81	125 00

Klondike Mines	55 00						55 00	
Lotbiniere & Megantic		99 67			3 49		103 16	
London & Port Stanley	552 71	140 99	261 64		1,029 79		6,777 00	1,873 40
Maine Central	140 91	4 89	9 72	35 61	51 91	1 03	464 73	155 09
Manitoba Great Northern	560 96	35 29		325 86	211 45	2 90	2,583 88	963 48
Maritime Coal Railway & Power Co								1,050 00
Massawippi Vallée	419 90	208 27			148 65		4,179 15	4,408 85
Moncton & Buctouche								
Midland Railway Co. of Manitoba	3,193 44	158 37		1,423 45	1,966 26	188 36	14,518 77	4,309 13
Montreal & Atlantique			7,631 98				7,631 89	9,840 91
Montreal & Province Line	88 26	21 63	6 57		227 85	1 00	1,237 58	566 57
Montreal & Vermont Junction	360 86	54 36			576 25	2 87	3,662 03	1,554 17
Morrissey, Fernie & Michel								2,040 00
National Transcontinental, exploité par l'Etat	26 80				61 80		203 65	1,315 75
Napierville Junction					146 20		720 02	566 20
Nelson & Fort Sheppard	1,031 47	31 30		430 25	264 95	2 77	3,388 60	1,531 13
New Brunswick Coal & Railway Co		4 00					4 00	
New Brunswick & Prince Edward Island								
New Westminster Southern	149 97	24 79		163 25	141 91	1 70	1,374 96	552 86
Northern New Brunswick & Seaboard						515 00	1,115 00	
North Shore								
Ottawa & New York	196 68	110 34	16 17	10 01	1,372 15	62	7,259 96	2,494 87
Père Marquette	2,334 35	1,383 02	4,654 50		8,833 69		62,163 58	25,297 59
Quebec Central	5,980 92	786 24			2,535 87	287 13	28,838 59	10,077 01
Quebec & Lake St.-John	1,903 58	149 46			2,758 75		28,430 37	11,022 44
Quebec, Montreal & Southern	151 78	112 78			1,333 25		7,491 98	4,454 76
Quebec Oriental								48 00
Quebec Railway, Light & Power Co	42 30				27 59	77	1,698 54	849 09
Roberval-Saguenay	115 64	15 10			12 00	125 51	538 25	260 25
Red Mountain	15	13 09		28 00	55 17	78	491 15	222 14
Rutland & Noyan	108 17	10 62	76 61	98	111 33	3 50	895 57	111 09
Salisbury & Albert								
Schomberg & Aurora								
Stanstead, Shefford & Chambly	136 51	21 61			234 69	1 02	1,390 35	699 89
St. Clair Tunnel								
St. Lawrence & Adirondack	1,222 20		144 57	606 02	603 66	70 34	7,768 50	4,418 39
St. Martins	13 75					50 40	64 15	
Sydney & Louisburg	1,150 65	182 09					2,486 40	3,041 82
Temiscouata	990 00	143 19			295 73		4,186 25	2,170 80
Temiskaming & Northern Ontario	3,351 88	165 48		1,925 45	1,418 87		18,234 93	13,363 59
Thousand Islands								600 00
Toronto, Hamilton & Buffalo	3,012 06	436 00	876 99		1,474 69		21,075 31	22,841 82
Vancouver, Victoria & Eastern	4,549 88	239 19		2,276 11	1,647 42	18 25	19,040 33	7,524 53
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	5 90						65 78	23 86
Victoria & Sidney, C.-B.	92 90						1,136 27	419 95
Wabash (in Canada)	6,759 48	2,126 05	872 84		9,729 35	15 39	101,717 76	15,737 25
Wellington Colliery Co								1,790 00
York & Carleton								
Totaux	1,149,674 16	123,532 12	168,424 10	105,227 29	588,779 79	10,194 83	6,546,602 45	2,432 768 97

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Gestions des transports.							
	Mouvement des trains.	Employés. de gares.	Associations de pesage et de service de wagons.	Docks à houille et à minerai.	Fournitures et dépenses des stations.	Chefs de parcs et leurs commis.	Conducteurs et serre-freins de parcs.	Aiguilleurs et signaleurs.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	997 56	17,762 52	319 58	2,812 80	6,217 49	437 58	6,592 70	550 07
Algoma Eastern	176 20	1,023 43	.....	.....	105 73	.....	.....	.....
Atlantic, Quebec & Western	334 40	5,642 72	.....	.....	1,573 67	.....	.....	.....
Baie de Quinté	1,005 76	13,651 57	130 01	66 12	2,978 96	.....	.....	.....
Bedlington & Nelson	17 24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	692 05	7,762 55	46 79	.....	1,798 02	.....	.....	.....
British Yukon	801 06	12,942 73	.....	.....	1,111 19	.....	246 13	.....
Brockville, Westport & North Western	.....	3,519 32	.....	.....	836 69	.....	.....	.....
Canada & Gulf Terminal	.....	2,408 12	1,315 90	.....	639 69	.....	.....	.....
Canada Southern	15,676 35	198,961 58	1,549 03	.....	22,425 30	67,371 89	212,847 34	25,772 25
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	201,674 38	902,912 97	1,660 37	.....	129,965 34	57,955 63	225,456 19	17,426 21
" " " (Ile du P.-E.)	5,243 70	73,918 64	.....	.....	7,856 87	3,060 00	5,491 26	.....
Canadian Northern	88,549 11	1,283,756 18	7,208 06	.....	130,209 30	95,182 59	281,165 90	10,952 46
" " Ontario	10,334 03	117,371 11	280 72	6,087 29	14,235 89	2,933 77	26,793 31	888 44
" " Quebec	10,474 27	126,265 56	510 10	.....	14,968 36	8,002 45	31,024 95	1,581 60
Canadien-Pacifique	695,638 91	6,797,597 90	13,589 67	.....	654,371 40	378,849 51	1,754,391 86	123,773 54
Cap Breton	.....	1,060 00	.....	.....	41 56	.....	1,568 35	.....
Caraquet	.....	4,209 59	.....	.....	903 73	.....	.....	.....
Central Ontario	1,615 00	23,172 01	131 14	42 65	3,813 24	.....	5,996 45	.....
Crow's Nest Southern	911 32	7,289 24	89 09	.....	644 84	.....	.....	.....
Cumberland	726 00	5,022 67	1,878 35	.....	305 90	875 09	9,572 88	.....
Dominion Atlantic	3,788 53	59,917 36	.....	.....	7,168 14	4,291 35	.....	.....
Eastern British Columbia	.....	1,797 00	48 37	.....	78 92	.....	.....	.....
Elgin & Havelock	.....	335 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Essex Terminal	.....	2,368 10	70 00	.....	.....	.....	.....	.....
Esquimalt & Nanaimo	7,502 92	54,025 09	326 96	.....	3,748 50	56 25	10,170 66	.....
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	.....	859 55	.....	.....	.....	275 00	.....	.....
Grand Tronc	140,607 68	2,651,481 57	9,138 81	.....	242,861 45	214,156 36	813,374 71	95,287 28
" " (Canada Atlantique)	13,448 14	241,269 22	3,838 92	84 51	30,604 50	20,457 66	52,448 22	981 59
Grand-Tronc-Pacifique	30,440 91	422,782 95	1,454 80	292 52	46,089 23	19,412 11	97,229 91	5,498 83
Halifax & South Western	2,245 17	23,111 21	.....	17 83	2,845 35	.....	2,205 49	.....
Hereford	2,142 49	5,742 20	25 57	.....	513 35	.....	10 34	.....
Inverness Railway & Coal Co.	440 52	5,761 78	.....	.....	542 75	.....	2,057 53	30 00
Irondale, Bancroft & Ottawa	.....	2,058 05	.....	.....	585 16	.....	.....	.....
International of New Brunwsick	.....	5,100 94	1 25	.....	1,201 01	.....	.....	.....
Kent Northern	.....	1,621 58	.....	.....	500 00	.....	.....	.....
Kettle Valley	.....	.....	.....	.....	28 07	.....	.....	.....
Klondike Mines	.....	1,596 00	.....	.....	189 10	.....	.....	.....

Lotbinière & Megantic		1,322 28			273 33			
London & Port Stanley	1,264 96	15,155 12	255 71		1,041 49	1,727 72	9,419 15	187 50
Maine Central	91 36		2 15					
Manitoba Great Northern	269 78	5,427 10	43 73		1,089 82			
Maritime Coal Railway & Power Co		1,325 00			80 08			
Massawippi Valley	2,617 38	24,751 37	77 44		1,885 44			
Moncton & Buctouche		2,040 00			152 00			
Midland Railway Co of Manitoba	10 10	38,147 22	100 00		16,581 51	1,834 91	5,459 36	32 80
Montreal & Atlantic	7,721 76	72,362 56	40 07		9,300 53	2,362 55	11,068 28	284 75
Montreal & Province Line	244 08	5,687 61	4 55		1,400 72		32 20	
Montreal & Vermont Junction	732 36	3,535 34	11 34		782 49			
Morrissey, Fernie & Michel		2,465 85						
National Transcontinental, exploité par l'Etat	315 21	2,103 18			666 11			
Napierville Junction	236 87	2,526 41	2 45		343 17			24 20
Nelson & Fort Sheppard	775 63	3,006 96	35 06		481 79			
New Brunswick Coal & Railway Co		2,669 36						
New Brunswick & Prince Edward Island		1,418 85						
New Westminster Southern	129 55		33 58		23 05			
Northern New Brunswick & Seaboard							1,415 15	
North Shore								
Ottawa & New York	1,438 36	18,722 11	77 99		10,411 84		2,473 14	
Père Marquette	8,156 52	85,380 95	2,509 39		6,007 41	3,629 57	23,997 59	745 19
Quebec Central	7,037 72	83,815 63	692 75		10,638 57		4,858 54	
Québec et Lac St-Jean	5,793 79	54,739 99	248 82	20 00	7,006 18	1,315 16	4,762 68	
Quebec, Montreal & Southern	2,254 09	26,584 53	79 54		3,749 67		1,700 52	60 00
Quebec Oriental	318 10	5,575 54			1,172 98			
Quebec Railway, Light & Power Co	812 73	5,676 59	186 29		755 15	267 68	1,009 17	1,248 95
Roberval-Saguenay	150 00	1,543 55		7 20	775 83			78 09
Red Mountain	133 85	3,607 67	18 46		393 20			
Rutland & Noyan	38 30	637 26	43		77 03	36 10	143 95	28 59
Salisbury & Albert		1,277 00			23 04			
Schomberg & Aurora					23 25			
Stanstead, Shefford & Chambly	247 35	9,177 21	4 55		1,731 49	188 40	1 87	432 60
St. Clair Tunnel	8,739 70	7 11						
St. Lawrence & Adirondack	1,714 80	16,898 76	123 40		8,607 63			
St. Martins		256 94	731 70					
Sydney & Louisburg	5,822 57	21,451 24	24,695 29		2,986 21	6,296 86	48,170 34	690 78
Temiscouata	1,566 95	10,892 31	181 72		1,105 56			
Temiskaming & Northern Ontario	13,368 06	125,416 77	509 23		13,123 95	11,661 67	31,254 51	1,426 51
Thousand Islands		4,357 06	34 50		904 92			
Toronto, Hamilton & Buffalo	13,405 66	129,414 03	518 12		7,934 14	12,298 33	39,607 06	2,699 63
Vancouver, Victoria & Eastern	3,470 26	55,533 29	299 29		7,581 17	1,419 35	12,297 25	496 90
Victoria Terminal Railway & Ferry Co		319 31			68 73			
Victoria & Sidney, C.-B		5,004 39			1,159 77			
Wabash (en Canada)		19,899 05	4,932 02		1,000 47		3,078 25	
Wellington Colliery Co								
York & Carleton								
Totaux	1,324,361 55	13,956,210 51	80,063 06	9,430 92	1,453,298 42	916,355 54	3,739,429 19	291,178 76

TABLEAU 8—SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	GESTION des TRANSPORTS—*Suite.*							
	Fournitures et dépenses des parcs.	Mécaniciens des parcs.	Dépenses remises à locomotives.	Combustibles pour locomotives de parc.	Eau pour locomotives de parc.	Huile pour locomotives de parc.	Autres fournitures pour locomotives de parc.	Operations des parcs communs et terminus.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	38 80	4,347 27	1,250 65	7,821 09	248 46	134 95	56 84	.....
Algoma Eastern	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	548 28
Atlantic, Quebec & Western	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Baie de Quinté	.....	.....	584 82	680 84	.....	178 33	15 65	5,427 65
Bedlington & Nelson	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
British Yukon	.....	252 44	.....	549 27	.....	9 80	2 91	.....
Brockville, Westport & North Western	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Canada & Gulf Terminal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Canada Southern	5,396 91	116,240 28	25,594 25	147,413 47	7,204 19	2,983 89	2,671 31	533,416 67
Chemins de fer de l'Etat (Intercolonial)	24,068 81	166,554 98	46,252 78	249,003 09	12,556 61	3,324 92	2,327 60	136,505 66
" " (Ile du Prince-Ed.)	130 34	7,772 42	269 87	5,150 27	115 00	119 46	104 24	.....
Canadian Northern	5,087 35	197,645 41	54,950 24	260,353 07	23,643 56	6,076 75	3,803 75	250,083 99
" " Ontario	106 27	20,027 37	4,767 35	9,670 86	949 72	526 90	224 79	16,499 45
" " Quebec	1,845 56	19,981 52	29 75	45,651 65	.....	537 37	385 53	9,084 12
Canadien Pacifique	40,526 17	1,095,149 39	409,852 56	1,279,275 88	62,319 79	14,935 40	30,132 17	346,970 05
Cap Breton	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Caraquet	.....	.....	400 53	.....	.....	.....	203 00	.....
Central Ontario	1 00	2,701 10	852 94	9,691 09	47 55	52 68	6 68	3,663 15
Crow's Nest Southern	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cumberland	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dominion Atlantic	3 19	8,263 71	2,495 01	20,646 18	224 77	312 25	110 48	1,881 50
Eastern British Columbia	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Elgin & Havelock	.....	652 43	219 00	.....	.....	.....	.....	.....
Essex Terminal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Esquimalt & Nanaïmo	7 24	6,308 27	734 26	2,847 30	219 70	91 25	53 87	6,552 49
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand-Tronc	13,233 26	510,621 07	97,800 85	654,069 87	33,346 61	8,133 77	16,586 70	109,257 94
" " (Canada-Atlantic)	509 95	31,177 32	6,991 27	47,615 45	2,462 81	563 59	1,330 39	4,189 90
Grand-Tronc-Pacifique	1,806 00	58,794 76	16,183 11	128,109 34	5,332 33	2,965 58	3,240 10	100,776 54
Halifax & South Western	64 07	1,464 65	125 74	1,865 55	20 00	44 59	.....	48,814 94
Hereford	.....	430 66	.....	473 62	68 04	9 69	.....	1,308 61
Inverness Railway & Coal Co	88 90	1,809 26	522 42	3,221 10	.....	108 44	27 19	.....
Irondale, Bancroft & Ottawa	.....	.....	21 66	.....	.....	.....	97	.....
International of New Brunswick	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kent Northern	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Kettle Valley								
Klondike Mines								
Lotbinière & Megantic								
London & Port Stanley	199 82	8,800 38	2,639 66	4,115 39	199 50	58 39	42 38	
Maine Central								
Manitoba Great Northern								1,146 42
Maritime Coal Railway & Power Co		397 85	217 79	1,524 00	143 97	54 76	50 59	
Massawippi Valley								1,025 48
Moncton & Buctouche								
Midland Railway Co. of Manitoba	204 87	3,115 07	1,495 23	8,274 46	746 96	270 70	113 33	7,881 62
Montreal & Atlantic	266 60	7,791 57	1,784 15	6,912 49	154 01	151 28	267 47	59,736 64
Montreal & Province Line			241 14	2 47	36 68			533 61
Montreal & Vermont Junction								
Morrissey, Fernie & Michel							182 14	
National Transcontinental, exploité par l'Etat								1,132 25
Napierville Junction	12 50			3,725 15				
Nelson & Fort Sheppard								6,723 59
New Brunswick Coal & Railway Co								
New Brunswick & Prince Edward Island								
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick & Seaboard			600 00					
North Shore								
Ottawa & New York	14 95	2,045 71	311 44	3,996 70	42 55	32 20	12 99	5,710 30
Père Marquette	367 72	19,431 36	7,564 46	32,804 04	1,521 13	460 01	586 94	33,409 91
Quebec Central		4,495 65	2,307 82	11,469 00	92 58	287 80	38 30	9,213 28
Quebec & Lacke St. John	572 39	3,366 05		7,919 05		82 60	93 63	240 00
Quebec, Montreal & Southern	323 74	1,411 86	1,309 50	17,820 85	532 00	278 31	193 46	450 00
Québec Oriental								
Quebec Railway, Light & Power Co	44 30	974 24	32 76	1,189 74	1 00	14 18	18 07	
Roberval-Saguenay	2 95		1,214 62	10 50				
Red Mountain								
Rutland & Noyan	5 53	103 21	27 50	128 25	6 20	1 87	2 20	127 95
Salisbury & Albert								
Schomberg & Aurora								
Stanstead, Shefford & Chambly			185 57	2 47	36 05			504 29
St. Clair Tunnel	2,090 71	602 25						
St. Lawrence & Adirondack								77,880 54
St. Martins								
Sydney & Louisburg								
Temiscouata								
Temiskaming & Northern Ontario	772 88	20,184 37	6,286 58	35,482 95	924 24	523 34	391 66	
Thousand Islands	6 21							
Toronto, Hamilton & Buffalo	471 03	31,249 54	4,733 28	61,925 36	2,878 90	516 85	244 11	
Vancouver, Victoria & Eastern	116 24	7,665 77	2,249 41	14,961 94	282 63	164 44	146 80	1,069 31
Victoria Terminal Railway & Ferry Co								
Victoria & Sidney, B.C								
Wabash (en Canada)	20 70	2,702 07	8 05	5,139 55	16 42	Cr. 325 84	1 58	361,812 63
Wellington Colliery Co								
York & Carleton								
Totaux	98,406 96	2,364,531 26	703,108 02	3,091,513 35	156,373 96	43,680 50	63,669 82	2,143,578 76

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Gestion des transports—Suite.							
	Opérations des parcs communs et terminus—Av.	Mécaniciens.	Mécaniciens de route.	Dépenses de remises à locomotives de route.	Combustible pour la locomotive de route.	Eau par locomotives de route.	Lubricateurs pour locomotives de route.	Autres fournitures pour locomotives de route.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	.....	.....	24,672 30	12,251 34	45,986 88	2,757 66	1,303 12	544 72
Algoma Eastern	.....	.....	6,439 23	2,231 67	25,846 37	731 81	348 46	158 04
Altantic, Quebec & Western	.....	.....	5,249 90	2,746 31	25,530 67	701 05	865 08	419 32
Baie de Quinté	.....	.....	15,892 30	4,320 44	44,926 35	1,710 96	1,182 84	197 19
Bedlington & Nelson	.....	.....	108 09	30 16	372 01	.....	5 47	2 79
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	.....	.....	7,413 86	1,923 53	10,046 04	960 56	60 16	234 97
British Yukon	.....	.....	4,072 60	1,911 80	8,539 84	395 15	155 65	55 99
Brockville, Westport & North Western	.....	.....	3,862 04	1,645 40	8,125 40	554 10	168 13	49 79
Canada & Gulf Terminal	.....	.....	1,872 53	963 25	6,119 79	383 40	.....	331 59
Canada Southern	10,606 79	13,161 10	359,847 81	78,154 33	817,814 90	40,038 23	14,486 05	7,922 98
Chemins de fer de l'Etat (Intercolonial)	82,758 84	.....	743,840 08	355,056 73	2,184,429 06	66,061 94	30,604 01	21,883 89
" " (Ile du P.-E.)	.....	.....	32,773 96	15,049 41	58,948 03	1,923 50	1,490 32	1,236 12
Canadian Northern	37,578 11	.....	1,067,044 87	524,867 60	2,349,631 26	201,564 85	49,582 87	28,215 49
" " Ontario	1,781 56	.....	80,461 31	35,790 76	223,954 63	12,431 31	4,874 90	3,273 48
" " Quebec	465 96	.....	89,894 24	25,969 56	233,809 23	12,718 67	3,520 14	3,322 57
Canadien Pacifique	161,891 41	.....	4,853,785 51	1,521,488 33	9,667,424 55	584,610 85	151,497 65	213,542 14
Cape Breton	.....	.....	2,580 45	.....	3,507 13	.....	216 05	.....
Caraquet	.....	.....	1,586 00	10,809 80	14,543 00	.....	600 35	.....
Central Ontario	10,820 75	.....	23,423 05	.....	65,867 64	2,476 02	1,312 71	569,76
Crow's Nest Southern	.....	.....	13,490 07	2,248 19	21,641 79	1,171 42	247 17	251 13
Cumberland	.....	.....	8,330 67	2,212 17	9,946 24	140 50	288 43	231 18
Dominion Atlantic	.....	.....	45,744 05	20,453 33	117,335 17	3,063 01	1,891 54	887 79
Eastern British Columbia	.....	.....	2,456 04	991 01	2,285 45	.....	323 88	299 37
Elgin & Havelock	.....	.....	.....	.....	1,140 63	.....	75 29	51 73
Essex Terminal	.....	.....	1,944 70	33 30	2,394 01	.....	.....	.....
Esquimalt & Nanaïmo	.....	.....	30,520 31	10,109 56	45,620 60	1,719 32	733 34	686 85
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	.....	.....	3,528 66	.....	9,931 62	163 58	244 54	.....
Grand-Tronc	614,599 11	.....	1,582,265 95	392,994 51	4,157,465 72	180,441 36	43,922 09	69,215 13
" " (Canada Atlantic)	165 00	.....	137,264 48	47,307 74	358,840 89	17,180 08	3,030 47	8,821 26
Grand-Tronc-Pacifique	1,415 36	.....	391,053 18	116,535 99	902,186 40	81,614 00	12,840 66	13,336 37
Halifax & South Western	.....	.....	30,871 77	8,655 61	99,955 13	2,617 57	1,493 24	632 00
Hereford	.....	.....	12,523 78	3,188 68	29,384 61	931 46	320 43	319 05
Inverness Railway & Coal Co	.....	.....	6,554 68	2,235 72	14,851 09	429 41	593 96	337 42
Irondale, Bancroft & Ottawa	.....	.....	1,496 90	533 20	5,369 71	175 60	23 88	39 68
International of New Brunswick	.....	.....	6,515 66	.....	25,826 85	124 83	594 83	541 81
Kent Northern	.....	.....	917 79	355 05	2,971 82	85 79	293 00	.....
Kettle Valley	.....	.....	471 26	.....	361 26	10 00	12 00	35 85
Klondike Mines	.....	.....	5,063 75	1,183 81	9,826 60	544 90	184 28	259 64

Lotbinière & Megantic			1,260 94	501 29	3,743 57		90 92	
London & Port Stanley			12,770 08	4,420 38	23,167 06	1,226 25	805 48	686 67
Maine Central			2,466 37	644 44	3,188 52	115 93	27 17	28 93
Manitoba Great Northern			4,152 30	908 78	6,824 39	57 39	52 55	105 54
Maritime Coal Railway & Power Co			4,483 37	1,198 02	7,256 00	600 34	217 14	292 33
Massawippi Valley	8 58		15,797 99	5,459 74	30,565 80	1,265 13	397 53	514 49
Moncton & Buctouche			1,408 18	419 75	3,787 55	30 00	157 62	33 86
Midland Railway Co. of Manitoba			28,748 55	8,587 59	53,710 73	1,037 83	542 93	812 44
Montreal & Atlantic			65,706 23	23,079 94	127,928 10	2,937 45	1,920 25	3,361 30
Montreal & Province Line			4,940 02	1,369 29	19,653 14	646 14	60 06	122 88
Montreal & Vermont Junction	67 26		7,072 83	63 99	14,241 66	1,148 64	114 74	59 00
Morrissey, Fernie & Michel			8,493 51		12,000 61	261 98		1,152 58
National Transcontinental, exploité par l'Etat			6,513 18	2,373 74	18,041 83	3,209 66	196 56	104 16
Napierville Junction			3,152 81	910 97	10,753 29	555 69	152 41	54 68
Nelson & Fort Sheppard	452 01		4,957 69	772 29	7,895 69	385 41	129 69	167 93
New Brunswick Coal & Railway Co			5,251 52		8,909 75	597 14	811 58	
New Brunswick & Prince Edward Island			3,810 20		5,992 69	64 00	431 25	
New Westminster Southern			2,650 98		2,878 45	Av. 52 48	16 83	38 14
Northern New Brunswick & Seaboard			1,620 00		2,860 00		122 08	124 12
North Shore				430 95	432 00		36 62	
Ottawa & New York	367 94		12,137 06	5,711 50	23,566 54	1,248 85	466 50	180 60
Père Marquette			98,314 37	14,131 66	207,144 78	8,218 12	5,896 48	5,210 81
Quebec Central	349 50		74,790 70	13,806 12	241,680 99	865 06	4,995 27	759 16
Québec et Lac St-Jean	4,856 22	3,965 34	56,594 24	21,610 69	153,407 33	8,809 45	2,295 62	1,898 94
Quebec, Montreal & Southern	948 00		14,995 01	7,288 08	53,631 93	2,784 86	1,191 64	825 32
Quebec Oriental			7,960 70	3,705 54	30,090 24	1 75	866 80	429 28
Quebec Railway, Light & Power Co			3,256 14	316 98	9,034 29	238 68	178 11	120 74
Roberval-Saguenay		1,613 65	1,974 95		7,436 23	546 26	243 21	24 76
Red Mountain			2,034 85	420 34	3,360 32	122 25	36 21	11 37
Rutland & Noyan	127 36		707 97	222 42	1,423 85	37 65	29 73	19 07
Salisbury & Albert			2,692 01	435 90	7,311 64		148 78	25 18
Schomberg & Aurora			2,611 55	610 25	1,823 22		267 40	
Stanstead, Shefford & Chambly			5,631 68	1,013 83	18,496 14	503 74	162 88	144 18
St. Clair Tunnel		13,230 13						27,107 31
St. Lawrence & Adirondack	240 00		35,000 33	9,375 18	113,365 12	1,633 93	1,190 53	980 81
St. Martins			993 00	358 00	1,969 08		32 65	42 60
Sydney & Louisbourg			49,647 75	10,945 12	66,901 03	3,825 31	6,301 35	2,857 48
Temiscouata			12,919 25		48,255 99	1,163 40	628 27	220 48
Temiskaming & Northern Ontario	72,114 43		71,662 75	42,873 58	207,983 71	18,050 68	2,789 13	1,249 92
Thousand Islands			2,836 44	322 08	3,759 90	4 48	167 46	28 87
Toronto, Hamilton & Buffalo	101,463 01		47,943 25	25,574 20	90,767 77	10,272 59	2,628 04	1,621 90
Vancouver, Victoria & Eastern			44,314 69	10,165 83	78,459 51	3,352 19	912 31	833 25
Victoria Terminal Railway & Ferry Co			243 12	58 52	519 09	11 62	35 16	18
Victoria & Sidney, B.C			3,810 11	917 35	8,118 10	182 63	551 34	2 78
Wabash (en Canada)	216 76		114,956 84	23,451 57	240,914 50	14,643 10	3,705 91	4,659 71
Wellington Colliery Co			7,020 00		22,677 00	120 00		943 22
York & Carleton			1,080 00		557 27		54 12	
Totaux	1,103,293 96	31,970 22	10,467,319 35	3,448,704 19	23,619,244 77	1,311,155 99	371,445 31	435,764 06

TABLEAU 8—SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Gestion des transports—*Suite.*							
	Fonctionnem. des usines de force motrice.	Achat d'énergie.	Employés de route.	Fournitures des trains et dépenses.	Signaux d'enclanchem. blocs et autres — Fonctionnement.	Signaleurs aux passages et gardes-barrières.	Ponts roulants	Enlèvement des débris.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	...	...	23,256 99	5,411 08	9 50	15 48	...	2,711 36
Algoma Eastern	...	...	7,272 02	1,158 56	467 53	...	...	1,720 73
Atlantic, Quebec & Western	...	...	5,715 40	1,694 71	...	...	...	...
Baie de Quinté	...	...	18,253 03	937 15	2,022 86	...	...	499 04
Bedlington & Nelson	...	...	184 11	...	...	...	...	5 98
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	...	...	7,404 54	2,464 36	6,406 20	...	...	136 84
British Yukon	...	...	4,282 87	772 72	...	...	...	60 54
Brockville, Westport & North Western	...	...	4,917 96	889 41	...	...	...	94 90
Canada & Gulf Terminal	...	...	2,210 44	Av. 278 17	...	...	...	105 26
Canada Southern	3,228 98	15,354 88	375,841 72	47,781 91	45,408 45	9,955 76	2,951 47	7,476 31
Canadien, chemin de fer (Intercolonial)	...	...	925,787 58	244,070 14	12,811 80	20,830 68	3,174 52	34,211 98
" " (Ile du P.-E.	...	...	43,293 99	9,384 10	166 84	662 04	627 94	2,299 96
Canadian Northern	...	...	1,091,156 98	400,899 98	67,969 18	9,682 31	1,945 44	69,385 64
" " Ontario	...	...	74,433 25	33,699 32	7,698 83	4,314 70	1,833 41	11,362 92
" " Quebec	...	...	76,865 14	24,889 72	11,768 67	8,435 61	278 85	8,296 96
Canadien-Pacifique	...	...	5,012,909 49	2,246,083 21	82,596 13	49,744 39	17,378 14	174,578 34
Cape Breton	...	...	...	59 90	...	...	...	...
Caraquet	...	...	4,136 89	...	...	...	...	...
Central Ontario	...	...	23,607 57	3,421 73	749 12	...	...	1,182 28
Crow's Nest Southern	...	...	12,051 94	3,868 33	...	...	...	6,169 01
Cumberland	...	...	...	126 10	...	...	...	67 77
Dominion Atlantic	...	...	57,545 00	18,226 58	269 75	598 20	1,677 66	3,369 47
Eastern British Columbia	...	...	2,979 26	134 52	...	...	...	30 86
Elgin & Havelock	...	...	797 28	8 50	...	...	...	...
Essex Terminal	...	...	1,959 65	...	2,739 02	...	...	115 52
Esquimalt & Nanaimo	...	...	37,609 27	7,164 16	...	...	2,544 42	3,452 23
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	...	...	4,033 40	...	...	...	...	2 50
Grand Tronc	177 64	...	1,827,506 07	552,367 93	10,390 52	91,049 28	15,539 02	68,696 90
" " (Canada Atlantique)	...	...	162,426 38	38,797 12	1,010 10	4,720 64	5,001 63	14,621 60
Grand-Tronc-Pacique	60,853 75	...	359,357 44	190,381 44	17,717 16	1,178 08	2,821 24	17,493 31
Halifax & South Western	...	...	30,578 93	8,606 69	38 85	156 50	157 17	994 87
Hereford	...	...	10,732 12	2,123 97	17 93	1 28	...	66 25
Inverness Railway & Coal Co	...	...	7,432 97	2,266 05	...	...	...	336 24
Irondale, Bancroft & Ottawa	...	...	1,587 40	209 24	...	...	...	...
International of New Brunswick	...	...	7,049 32	1,184 90	...	...	...	447 30
Kent Northern	...	...	1,277 26	83 95	...	...	...	...
Kettle Valley	...	...	601 18	...	...	...	...	...

Klondike Mines			6,011 50	203 42				
Lotbinière & Megantic			1,979 90	251 64				
London & Port Stanley			14,360 58	1,357 84		555 86		1,111 36
Maine Central			1,563 01	287 65				8 68
Manitoba Great Northern			5,033 53	1,866 31	7,353 35			62 08
Maritime Coal Railway & Power Co		761 07	4,299 09	319 00				108 75
Massawippi Valley			16,233 78	5,321 75	44 57	263 10		21 19
Moncton & Buctouche			1,827 93	243 12	934 08			3,792 73
Midland Railway Co. of Manitoba			25,380 52	8,442 79				1,165 99
Montreal & Atlantic			61,124 92	13,913 40	2,425 99	396 09		1,468 11
Montreal & Province Line			Av. 16,295 91	1,984 51	32 29		290 16	621 34
Montreal & Vermont Junction			3,983 63	2,325 64	81 09			143 83
Morrissey, Fernie & Michel		1,965 25	13,606 30		3,481 32			14,092 40
National Transcontinental, exploité par l'Etat			9,487 33	1,536 86	879 18			1,157 56
Napierville Junction			4,014 45	681 21	1,050 42			1,017 53
Nelson & Fort Sheppard			4,783 81	2,065 74				30 44
New Brunswick Coal & Railway Co			5,563 87					37 42
New Brunswick & Prince Edward Island			4,032 65	289 09				
New Westminster Southern			3,281 95	1,285 42				9 51
Northern New Brunswick & Seaboard								A
North Shore								
Ottawa & New York			13,345 54	1,926 57	3,617 15	148 50	543 74	251 18
Père Marquette			98,741 90	37,265 44	4,356 61	1,510 00	540 00	1,857 23
Quebec Central			75,483 38	16,315 91				1,207 25
Quebec & Lake St. John			53,850 94	11,788 64	114 00	1,937 01	67 65	4,253 59
Quebec, Montreal & Southern			14,498 39	10,401 08	4,032 98	82	547 88	574 16
Québec Oriental			8,955 60	1,120 24				
Quebec Railway, Light & Power Co			5,531 52	1,340 97			145 13	78 35
Roberval-Saguenay			2,329 69	62 07				
Red Mountain			2,635 05	450 56				94 37
Rutland & Noyan			765 15	171 22	65	10 69	16 58	12 26
Salisbury & Albert			1,860 00	28 84				30 00
Schomberg & Aurora				732 49	1,023 80			
Stanstead, Shefford & Chambly			Av. 8,375 31	2,298 65	26 59		999 55	240 55
St. Clair Tunnel			18,451 24					
St. Lawrence & Adirondack			39,428 10	6,890 41	1,296 80			1,721 53
St. Martins			1,645 27	353 40				
Sydney & Louisburg				1,306 07		480 00		2,535 89
Temiscouata			13,782 75	2,320 91				427 36
Temiskaming & Northern Ontario			76,732 84	23,989 16				1,792 39
Thousand Islands			1,343 80	108 39				
Toronto, Hamilton & Buffalo			48,887 34	28,867 69	5,292 83	10,361 24		2,332 12
Vancouver, Victoria & Eastern			49,687 36	12,619 02	3,889 42	1,015 02	1,909 44	1,087 21
Victoria Terminal Railway & Ferry Co			271 30	31 74		4 18		5 66
Victoria & Sidney, B.C			4,252 37	497 94		65 50		88 80
Wabash (en Canada)			124,411 71	41,455 80				6,742 35
Wellington Colliery Co			11,009 00					
York & Carleton			600 00					
Totaux	64,260 37	18,081 20	11,057,452 61	4,093,607 91	310,191 56	218,092 96	60,991 04	480,174 04

TABLEAU 8—SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	GESTION DES TRANSPORTS—*Suite.*							
	Télégraphe et téléphone—Opération.	Fonctionnement du matériel roulant.	Messageries.	Impressions et papeterie.	Autres dépenses.	Pertes et dommages Marchandises.	Pertes et dommages —Bagages.	Dommages aux propriétés.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	925 77	188,262 11	.....	1,415 77	222 15	355 71	.....	111 13
Algoma-Eastern	26 60	.....	.....	377 74	14 49	29 77	.....	.....
Atlantic, Quebec & Western	.....	.....	.....	185 00	61 69	93 86	.....	.....
Baie de Quinté	4 54	.....	.....	1,773 56	.....	559 03	50 00	349 60
Bedlington & Nelson	16	.....	.....	.....	.....	19 81	.....	32
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	198 68	.....	.....	281 64	803 51	384 61	Cr. 3 61	6 28
British Yukon	1,108 89	.....	.....	389 07	897 09	16 19	.....	.....
Brockville, Westport & North Western	.....	.....	.....	484 92	.....	98 84	.....	15 00
Canada & Gulf Terminal	.....	.....	.....	443 10	.....	9 23	100 24	523 00
Canada Southern	24,873 82	.....	.....	30,879 22	7,676 59	115,209 98	1,211 14	8,595 24
Chemin de fer de l'Etat. (Intercolonial)	15,057 65	60,671 55	.....	83,400 83	53,795 70	86,487 49	740 79	23,722 96
" " (Ile du P.-E.)	1,040 64	47 77	.....	10,093 54	20 00	663 86	.....	245 40
Canadian Northern	.....	.....	.....	98,787 99	13,634 05	186,216 47	353 57	51,877 17
" " Ontario	2,043 20	.....	.....	10,182 45	514 04	7,267 23	302 50	4,107 79
" " Quebec	.....	.....	.....	10,820 43	460 69	4,538 83	Cr. 76 17	1,205 01
Pacifique-Canadien	207,786 05	151,747 33	.....	353,028 03	70,579 61	1,480,626 70	13,[illegible]04 47	176,590 66
Cape Breton	10 25	.....	.....	.....	.....	4 09	.....	96 00
Caraquet	847 72	.....	.....	110 00	5,441 18	182 34	.....	.....
Central Ontario	3 30	.....	.....	1,844 44	.....	741 26	190 00	8,642 58
Crow's Nest Southern	166 03	.....	.....	406 21	240 53	817 72	Cr. 2 75	114 77
Cumberland	43 18	.....	.....	641 53	2,197 36	58 61	.....	325 00
Dominion Atlantic	24 90	.....	.....	6,395 66	1,395 81	3,342 15	394 63	178 25
Eastern British Columbia	.....	.....	.....	204 91	.....	3 89	.....	.....
Elgin & Havelock	.....	.....	.....	.....	299 49	12 00	.....	.....
Essex Terminal	36 75	.....	.....	90 35	5 70	210 86	.....	.....
Esquimalt & Nanaimo	39 56	.....	.....	7,175 70	481 46	1,632 63	19 50	.....
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	.....	.....	.....	.....	.....	28 38	.....	.....
Grand-Tronc	74,308 78	153,035 16	.....	153,461 90	146,304 76	532,578 20	6,816 14	47,150 44
" " (Canada Atlantic)	2,539 54	.....	.....	12,896 65	4,108 88	25,718 55	383 32	8,750 59
Grand-Tronc-Pacifique	29,601 71	.....	78,940 27	28,450 87	2,056 08	108,686 78	1,340 16	2,323 59
Halifax & South Western	153 29	.....	7,347 04	2,376 96	2 03	580 50	4 00	4,511 60
Hereford	50	.....	.....	646 15	65,45	1,079 63	.....	26 93
Inverness Railway & Coal Co	120 51	.....	.....	232 08	.....	Cr. 19 29	.....	40 00
Irondale, Bancroft & Ottawa	7 50	.....	.....	239 97	1 63	2 74	.....	60 00
International of New Brunswick	.....	.....	.....	701 76	9,025 39	179 64	24 35	.....
Kent Northern	200 00	.....	.....	40 00	.....	.....	.....	.....
Kettle Valley	.....	.....	.....	15 60	15 43	.....	.....	.....

Klondike Mines					254 00			
Lotbinière & Megantic					117 09	3 25	106 81	
London & Port Stanley	307 88			1,123 50	17 33	2,560 91	58 48	50 42
Maine Central				91 04	8 73	148 73		
Manitoba Great Northern	123 19			191 85	204 74	314 23	Cr. 61	4 29
Maritime Coal Railway & Power Co	34 67			98 20		53 34		
Massawippi Valley	277 56			398 33	212 51	234 42	61 94	29 56
Moncton & Buctouche				87 71	451 48	113 10		
Midland Railway Co. of Manitoba	1,446 76			2,298 51	1,186 75	3,087 93	19 01	2,269 05
Montreal & Atlantic				5,297 80	198 86	8,760 18		724 20
Montreal & Province Line	148 80			450 86	69 74	1,321 21		71 95
Montreal & Vermont Junction	260 26			1,132 96		665 64	1 31	Cr. 1 00
Morrissey, Fernie & Michel					3,499 09			
National Transcontinental, exploité par l'Etat	2 99			291 73		24 32		
Napierville Junction	8 13			839 50	14 55	2,723 85	9 31	495 40
Nelson & Fort Sheppard	2,729 85			255 27	230 59	132 54	Cr. 2 52	1,287 51
New Brunswick Coal & Railway Co						367 66		140 50
New Brunswick & Prince Edward Island								
New Westminster Southern	38 76			114 57	61 08	257 20	Cr. 46	2 16
Northern New Brunswick & Seaboard					34 84			
North Shore								
Ottawa & New York	2,092 86			2,348 08	217 92	633 56	145 00	275 89
Père Marquette	3,974 13	19,400 17		9,566 00	263 33	45,791 03	233 62	3,349 30
Quebec Central	4,079 75			5,484 06	16,592 59	3,097 66	263 23	87 25
Quebec & Lake St. John				3,519 78	422 91	2,108 32	Cr. 30 65	23 00
Quebec, Montreal & Southern	272 70			4,031 80	Cr. 417 08	3,066 77	37 35	2,643 08
Quebec Oriental				170 00	539 61	326 06	30 00	
Quebec Railway, Light & Power Co				922 60	31 37	71 79		51 41
Roberval-Saguenay				286 23	57 86	20 40		1 00
Red Mountain	9 11			42 67	41 86	13 76		13 17
Rutland & Noyan	6 99			49 64	3 75	83 35	1 45	3 91
Salisbury & Albert				130 20	59 13	25 97		
Schomberg & Aurora					14 25			
Stanstead, Shefford & Chambly	216 02			412 59	167 41	1,213 68	52	723 75
St. Clair Tunnel					2,332 74			
St. Lawrence & Adirondack	57 94			2,050 12	372 19	3,358 29	60 30	326 12
St. Martins	95 51			83 63	332 94			
Sydney & Louisburg	1,121 44			2,235 60	11,139 02	518 62		
Temiscouata				1,417 99	43 22	176 37		
Temiskaming & Northern Ontario	2,213 76			8,775 00	497 14	2,026 61	226 50	
Thousand Islands			336 00	156 05	10 00	3 21		
Toronto, Hamilton & Buffalo	996 48			8,498 74	565 74	9,882 51	51 61	3,133 95
Vancouver, Victoria & Eastern	1,838 71	21,987 46		1,451 65	11,922 67	3,776 68	146 02	444 79
Victoria Terminal Railway & Ferry Co						10 57		90
Victoria & Sidney, B.C						174 13		14 10
Wabash (en Canada)	1,847 18			4,952 11	9,391 61	45,399 46	302 79	3,642 59
Wellington Colliery Co					1,600 00			
York & Carleton				15 25				
Totaux	385,370 95	495,151 55	86,623 31	887,745 65	383,084 35	2,700,965 60	26,873 29	359,377 56

TABLEAU 8—SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Gestion des transports—*Suite.*					Dépenses générales.		
	Dommage au bétail sur emplacement de la voie.	Accidents subis par les personnes.	Exploitation de voies communes—Dt.	Exploitation de voies communes—Av.	Total des dépenses du transport.	Appoint. et dépenses des hauts fonctionnaires.	Appoint. et dépenses des commis et aides.	Fournitures et dépenses générales de bureau.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	19 44	1 20	...	...	367,050 62	9,709 58	6,897 83	3,824 30
Algoma Eastern	4 50	34 00	...	...	50,347 17	1,582 21	1,128 55	653 76
Atlantic, Quebec & Western	...	37 50	...	...	50,851 28	9,077 56	1,688 75	39 48
Baie de Quinté	...	1,124 41	7,800 00	7,386 00	122,029 62	338 80	4,412 30	537 38
Badlington & Nelson	...	4 00	...	...	770 96	48 69	67 66	...
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	537 59	45 13	...	...	51,244 95	551 94	1,383 40	110 83
British Yukon	...	24	...	...	40,827 52	5,695 30	4,193 82	1,428 50
Brockville, Westport & North Western	...	5 00	...	...	26,135 90	786 00	1,532 00	443 31
Canada & Gulf Terminal	...	...	1,189 13	...	19,158 05	1,803 56	...	3,199 13
Canada Southern	1,442 21	45,268 50	28,674 80	32,349 51	3,518,851 95	33,381 16	89,814 28	7,400 24
Chemins de fer de l'Etat (Intercolonial)	4,089 97	14,493 50	13,615 77	...	7,191,476 68	32,976 14	134,231 51	4,974 38
" " (Ile du Prince-Ed.)	97 16	3 90	...	...	294,931 12	5,051 40	5,499 16	66 10
Canadian Northern	10,702 94	66,388 29	...	5,601 13	9,183,995 75	62,290 35	233,461 04	37,425 80
" " Ontario	719 52	12,412 27	30,214 55	3,483 50	815,001 11	5,916 97	24,994 00	8,084 60
" " Quebec	1,093 06	7,526 77	3,300 00	300 00	815,057 27	5,533 78	16,656 28	2,224 70
Canadien Pacifique	50,441 72	429,775 45	32,303 93	14,972 50	42,250,286 37	563,843 90	737,581 59	244,935 55
Cape Breton	...	...	...	...	9,393 78	2,691 35	...	...
Caraquet	20 00	...	...	...	33,184 34	5,205 52	600 00	158 00
Central Ontario	255 00	855 60	3,462 25	...	193,536 06	3,544 05	7,276 03	678 89
Crow's Nest Southern	81 68	344 03	...	...	74,188 21	940 08	2,129 46	154 42
Cumberland	...	...	...	...	43,715 63	810 00	463 76	919 07
Dominion Atlantic	291 76	469 00	...	...	397,298 81	10,062 76	14,612 80	1,131 82
Eastern British Columbia	...	...	...	...	13,344 02	...	766 55	...
Elgin & Havelock	...	...	...	...	3,591 35	175 55	...	...
Essex Terminal	...	...	...	...	13,906 26	551 85	...	522 46
Esquimalt & Nanaimo	102 30	801 77	...	...	252,317 23	40 30	...	192 02
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	...	...	...	...	19,067 23	852 75	1,052 31	...
Grand-Tronc	18,553 90	135,768 80	8,261 25	175,579 45	15,434,356 07	200,917 30	359,527 43	41,388 52
" " (Canada Atlantique	1,969 30	8,128 94	680 00	1,513 28	1,362,435 38	12,361 94	34,404 46	1,499 58
Grand-Tronc Pacifique	4,566 53	13,616 09	3,708 41	...	3,466,534 10	55,552 82	62,439 18	18,215 62
Halifax & South Western	20 00	55 00	...	...	289,656 56	6,522 37	10,111 94	1,867 53
Hereford	4 20	25	...	...	73,266 42	929 55	2,235 56	184 24
Inverness Railway Coal Co.	101 50	...	...	...	50,564 00	936 77	3,432 75	437 58
Irondale, Bancroft & Ottawa	...	...	...	...	13,744 12	185 29	1,392 60	442 87
International of New Brunswick	...	...	...	...	59,837 32	6,931 57	3,536 12	301 25
Kent Northern	...	...	...	...	8,871 24	375 00	150 00	50 00
Kettle Valley	...	...	...	...	1,675 65	330 00	90 00	20 17

Klondike Mines					25,317 00	8,054 75	1,450 50	856 95
Lotbinière & Megantic			10 00	570 64	9,090 38	1,501 00	1,341 42	224 95
London & Port Stanley	36 10	722 39	14 78	2,671 88	109,562 04	1,352 52	3,963 51	313 40
Maine Central					8,827 80	143 55	327 25	27 09
Manitoba Great Northern	118 06	69 87			36,382 17	395 71	1,020 90	75 14
Maritime Coal Railway & Power Co	30 00				24,595 36	1,320 00	600 00	33 00
Massawippi, Vallée	145 50	513 06	650 54	78 63	113,087 24	1,343 84	6,425 95	18 21
Moncton & Buctouche					15,479 11	2,062 00		480 54
Midland Railway Co., de Manitoba	347 73	5,538 74	17,957 43		251,158 55	2,070 77	5,701 59	406 24
Montréal et Atlantiques	338 75	4,651 07	495 15		514,773 41		30,942 91	
Montreal & Province Line	446 75	18,014 32			42,697 18	298 24	827 65	43 40
Montreal & Vermont Junction	347 63	548 16			38,738 45	814 83	1,998 39	110 85
Morrissey & Michel					63,241 03	4,394 99	1,025 00	
National Transcontinental, exploité par l'Etat	25 00				49,376 60	276 61	126 33	
Napierville, jonction de		2,245 06			36,116 21	274 53	876 92	88 50
Nelson & Fort Sheppard	1,034 35	124 15			39,082 58	626 63	1,263 75	105 07
New Brunswick Coal & Railway Co					24,348 80	1,633 92	1,202 80	
New Brunswick & Prince Edward Island	112 00				16,150 73	1,500 00	400 00	
New Westminster Southern	11 75	307 69			11,640 59	250 82	638 04	69 27
Northern New Brunswick & Seaboard					6,812 19	600 00		120 45
North Shore					899 57			18 31
Ottawa & New York	118 95	132 87	3,595 24		120,121 31	1,173 88	3,880 72	568 95
Père Marquette	1,630 02	4,352 18	23,352 61	348 50	846,621 07	11,550 79	36,794 73	2,669 34
Quebec Central	522 05	5,352 52	15,780 88		625,738 98	16,075 99	12,547 95	4,762 19
Quebec, Montreal & Southern	54 80	1,756 60	300 00	300 00	420,774 76	4,133 42	12,613 48	1,497 84
Quebec Oriental	47 00	1,199 15		3,439 70	178,468 05	2,182 56	8,243 03	1,074 75
Québec et Lac Saint-Jean	95 20	500 00			61,905 64	10,339 51	1,699 50	116 67
Quebec Railway, Light & Power Co	44 77	4 76			34,447 55	934 69	2,989 12	259 47
Roberval-Saguenay					18,639 30	991 00	1,168 55	298 57
Red Mountain	42 29	137 00			13,840 50	168 86	242 17	6 83
Rutland & Noyan	9 03	139 46	34 13	3 05	5,094 00	58 63	317 35	40 19
Salisbury & Albert	71 00				14,118 69	1,310 15		32 50
Schomberg & Aurora		101 10			7,207 31		80 00	55 84
Stanstead, Shefford & Chambly	125 00	1,106 50			38,319 69	327 01	815 18	43 30
St. Clair Tunnel					72,561 19			
St. Lawrence & Adirondack	485 19	4,546 55	6,938 02		338,480 98	1,560 73	7,089 36	1,540 45
St. Martins					6,894 72	360 00	355 00	18 50
Sydney & Louisburg	165 00	480 69			273,615 48	2,208 85	5,710 68	17,745 57
Temiscouata	170 00				97,443 33	9,597 79	1,854 40	628 14
Temiskaming & Northern Ontario	288 36	3,179 80			666,907 21	19,317 66	35,428 83	6,454 41
Thousand Islands					14,979 37	2,163 49	697 76	665 13
Toronto, Hamilton & Buffalo	943 80	7,732 13	9,271 55		554,900 33	17,761 53	15,695 61	1,068 54
Vancouver, Victoria & Eastern	1,481 46	4,183 57			370,756 84	3,167 76	7,628 94	508 92
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	15 12	1 29			1,620 36	188 41		18 64
Victoria & Sidney, C.-B	236 88	20 21			25,516 35		2,962 99	340 04
Wabash (en Canada)	1,462 54	35,442 74	131,578 33	15 51	1,222,750 77	11,155 96	41,682 66	6,463 50
Wellington Colliery Co					45,159 22			
York & Carleton					2,306 64			
Totaux	106,015 46	840,162 37	343,188 75	248,613 28	94,119,066 73	994,147 54	2,028,394 04	433,381 75

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Dépenses générales—*Suite.*								
	Frais de justice.	Assurance.	Dépenses de la divison de secours.	Pensions.	Papeterie et impressions.	Autres dépenses.	Administration générale, voies communes, parcs et gares terminales. Dt.	Administration générale, voies communes, parcs et gares terminales. Ct.	Total des dépenses générales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	2,386 84	61,151 87	277 13	.....	1,287 07	17,693 37	.....	.....	103,227 99
Algoma Eastern	931 61	1,257 31	63 38	.....	302 00	1,944 41	.....	.....	7,863 23
Atlantic, Quebec & Western	625 00	457 15	.....	.....	172 00	313 89	.....	.....	12,373 83
Baie de Quinté	482 25	1,727 51	.....	.....	362 71	335 89	.....	.....	8,196 84
Bedlington & Nelson	538 18	111 98	.....	.....	.....	.....	.....	.....	766 51
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	1,408 70	1,072 66	.....	3 26	148 04	201 14	.....	.....	4,879 97
British Yukon	94 40	1,763 41	.....	.....	321 68	707 12	.....	.....	14,204 23
Brockville, Westport & North Western	513 56	455 23	.....	.....	53 77	47 42	.....	.....	3,831 29
Canada & Gulf Terminal	530 25	312 42	.....	.....	14 00	.....	.....	.....	5,859 36
Canada Southern	31,786 12	3,838 16	.....	10,260 39	11,043 64	4,084 07	222 16	.....	191,830 22
Chemin de fer de l'Etat. (Intercolonial)	10,509 83	.....	9,400 00	96,110 49	22,693 12	8,064 46	.....	.....	318,959 93
" " (Ile du P.-E.)	109 55	.....	550 00	5,325 71	169 60	6 46	.....	.....	16,777 98
Canadian Northern	61,115 92	218,875 77	.....	.....	29,034 64	96,530 38	6,725 74	2,104 98	743,354 66
" " Ontario	3,016 79	18,461 21	.....	.....	3,155 88	1,657 14	.....	.....	65,286 59
" " Quebec	9,433 43	10,460 11	.....	.....	1,677 46	8,053 70	.....	.....	54,039 46
Canadien Pacifique	364,196 01	608,054 93	.....	.....	115,871 70	346,722 46	.....	.....	2,781 206 14
Cape Breton	.....	404 91	.....	.....	161 17	27 00	.....	.....	3,284 43
Caraquet	.....	627 20	.....	.....	140 00	1,786 08	.....	.....	8,516 80
Central Ontario	52 39	1,349 15	.....	.....	442 83	893 37	.....	.....	14,236 71
Crow's Nest Southern	2,836 96	1,530 05	.....	4 31	215 33	272 92	.....	.....	8,083 53
Cumberland	.....	471 98	407 00	.....	.....	195 97	.....	.....	3,267 78
Dominion Atlantic	3,852 24	3,044 18	.....	4,467 88	2,506 43	1,033 22	.....	.....	40,711 33
Eastern British Columbia	.....	230 28	.....	.....	23 60	25 00	.....	.....	1,045 43
Elgin & Havelock	.....	43 50	.....	.....	26 30	81 75	.....	.....	327 10
Essex Terminal	877 38	143 00	.....	.....	72 10	1,242 20	.....	.....	3,408 99
Esquimalt & Nanaimo	506 80	4,630 98	.....	.....	114 30	734 63	.....	.....	6,219 03
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	.....	.....	.....	.....	576 15	3,487 65	.....	.....	5,968 86
Grand-Tronc	105,980 73	165,371 48	11,884 38	101,890 73	61,713 09	69,477 54	20,313 43	16,662 35	1,121,802 28
" " (Canada Atlantic)	4,924 92	13,000 00	.....	1,000 00	4,992 13	601 84	.....	.....	72,784 87
Grand-Tronc Pacifique	20,765 01	27,794 88	.....	.....	11,045 02	14,077 83	368 37	.....	210,258 73
Halifax & South Western	1,737 91	4,642 81	.....	.....	579 81	667 97	.....	.....	26,130 34
Hereford	670 26	689 46	.....	163 68	293 78	204 87	.....	.....	5,371 40
Inverness Railway Coal Co	84 08	1,032 97	.....	.....	429 81	340 50	.....	.....	6,694 46
Irondale, Bancroft & Ottawa	.....	105 51	.....	.....	90 84	66 51	.....	.....	2,283 62
International of New Brunswick	152 00	905 75	.....	.....	201 26	.....	.....	.....	12,027 95
Kent Northern	.....	.....	.....	.....	20 00	50 00	.....	.....	645 00
Kettle Valley	.....	.....	.....	.....	.....	189 30	.....	.....	629 47

Klondike Mines	154 25	450 00			14 00	562 51			11,542 96
Lotbinière & Megantic		1,090 74			51 66	16 51			4 226 28
London & Port Stanley	1,398 91	690 41			365 26	250 80		104 66	8,230 15
Maine Central	143 62				43 11	33 57			718 19
Manitoba Great Northern	1,666 22	970 44		2 22	107 77	136 43	18 65		4,393 48
Maritime Coal Railway & Power Co		320 00			74 02	200 00			2,547 02
Massawippi Valley	2,028 15	1,292 48				1 50			11,110 13
Moncton & Buctouche					87 72				2,630 26
Midland Railway of Manitoba	3,372 23	1,757 87		5 18	630 93	1,088 07	858 87		15,891 75
Montreal & Atlantic	536 42	2,261 40							33,740 73
Montreal & Province Line	746 86	316 42			171 91	24 66			2,429 14
Montreal & Vermont Junction	325 06	791 10			429 80	62 32			4,532 35
Morrissey, Fernie & Michel		1,201 00	2,447 83		600 20	468 67	11,764 80		21,902 49
National Transcontinental, exploité par l'Etat					11 70				414 64
Napierville, jonction	1,206 53	75 00			200 40	462 03			3,183 91
Nelson & Fort Sheppard	2,147 61	579 51		2 88	131 71	186 47			5,043 63
New Brunswick Coal & Railway Co		270 00			816 50	2,532 80			6,456 02
New Brunswick & Prince Edward Island						1,293 78			3,193 78
New Westminster Southern	803 42	493 00		1 02	58 03	68 09			2,381 69
Northern New Brunswick & Seaboard		917 77			10 80	386 09			2 035 11
North Shore									18 31
Ottawa & New York	1,994 95	772 60		4 36	447 92	298 26			9,141 64
Père Marquette	11,900 31	5,742 28			3,115 51	2,154 85			73,927 81
Quebec Central	263 45	7,200 00			1,069 86	21,856 65			63,776 09
Québec et Lac St-Jean	3,733 59	4,840 44			1,354 32	17,674 44			45,847 53
Quebec, Montreal & Southern	3,570 37	2,017 51			642 58	688 48			18,419 28
Quebec Oriental		224 27			220 00	570 43			13,170 38
Quebec Railway, Light & Power Co	159 72	1,060 39			246 17	2,646 82			8,296 38
Roberval-Saguenay	72 62				127 30	156 65			2,814 69
Red Mountain	407 31	389 06		20	18 30	11 11			1,243 84
Rutland & Noyan	95 32	96 08			30 57	17 90			656 04
Salisbury & Albert	129 20	54 50			1 50	1,710 65			3,238 50
Schomberg & Aurora					31 13				166 97
Stanstead, Shefford & Chambly	613 12	316 42			171 91	29 54			2,316 48
St. Clair Tunnel		3,135 85				153 60			3,289 45
St. Lawrence & Adirondack	2,390 66	472 81		30 35	526 86	222 66			13,833 88
St. Martins		75 50			20 00	147 56			976 56
Sydney & Louisburg	28 00	2,103 73	1,868 00			1,031 05			30,695 88
Temiscouata	527 80	1,234 32			530 70	3,804 65	540 00		18,717 80
Temiskaming & Northern Ontario	4,774 06	38,035 60			3,472 33	1,273 45		1,367 78	107,388 56
Thousand Islands	18 00	417 76			89 96	25 00			4,077 10
Toronto, Hamilton & Buffalo	5,802 41	2,540 65			1,231 62	823 49			44,923 85
Vancouver, Victoria & Eastern	9,246 98	8,993 18		15 66	759 03	962 19			31,282 66
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	6 21	36 86			61 28				311 40
Victoria & Sidney, C.-B	97 37	577 60			945 53				4,923 53
Wabash (in Canada)	14,004 96	3,629 85			2,667 07	3,221 10	23,678 21	905 94	105,597 37
Wellington Colliery Co									
York & Carleton		20 00							20 00
totaux	704,484 81	1,251,482 21	26,897 72	219,288 32	291,538 23	649,072 89	64,490 23	21,145 71	6,642,032 03

TABLEAU 8—SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Récapitulation des dépenses.						
	Entretien des voies et structures.	Entretien du matériel.	Dépenses du trafic.	Dépenses des transports.	Dépenses générales.	Total des frais d'exploitation.	Proportion des frais d'exploitation en rapport au revenu.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	%
Algoma Central & Hudson Bay	157,302 53	103,587 04	6,360 83	367,050 62	103,227 99	737,529 01	77·19
Algoma Eastern	25,002 31	23,241 02	1,138 45	50,347 17	7,863 23	107,592 18	58·73
Atlantic, Quebec & Western	26,104 43	16,146 36	.....	50,851 28	12,373 83	105,475 90	158·17
Baie de Quinté	49,686 64	23,187 39	3,137 94	122,029 62	8,196 84	206,238 43	101·90
Bedlington & Nelson	9,315 83	432 30	.....	770 96	766 51	11,285 60	1,348·38
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	51,906 52	10,256 60	3,944 07	51,244 95	4,879 97	122,232 11	202·55
British Yukon	19,614 51	9,334 09	8,340 63	40,827 52	14,204 23	92,320 98	44·03
Brockville, Westport & North Western	46,721 80	6,796 16	1,092 67	26,135 90	3,831 29	84,577 82	119·55
Canada & Gulf Terminal	7,727 12	2,293 20	.....	19,158 05	5,859 36	35,037 73	75·82
Canada Southern	957,452 60	1,339,119 49	219,425 82	3,518,851 95	191,830 22	6,226,680 08	58·67
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	2,118,438 46	2,791,241 53	281,562 58	7,191,476 68	318,959 93	12,701,679 18	102·34
" " (Ile du Prince-Edouard)	153,263 84	96,350 49	7,697 39	294,931 12	16,777 98	369,020 82	137·14
Canadian Northern	3,191,805 44	2,779,374 06	450,413 67	9,183,995 75	743,354 66	16,348,943 58	68·75
" " Ontario	393,539 55	254,627 51	33,908 03	815,001 11	65,286 59	1,562,362 79	106·99
" " Quebec	342,638 48	230,169 46	40,275 81	815,057 27	54,039 46	1,482,180 48	88·66
Canadien Pacifique	16,426,582 05	16,617,247 21	3,626,612 08	42,250,286 37	2,781,206 14	81,701,933 85	68·22
Cape Breton	8,066 31	3,176 43	56 00	9,393 78	3,284 43	23,976 95	209·58
Caraquet	18,225 70	7,291 22	1,189 42	33,184 34	8,516 80	68,407 48	91·61
Central Ontario	92,850 63	41,301 08	4,335 17	193,536 06	14,236 71	346,259 65	99·56
Crow's Nest Southern	116,513 70	39,151 93	5,588 76	74,188 21	8,083 53	243,426 13	179·35
Cumberland	22,164 49	4,816 46	92 80	43,715 63	3,267 78	74,057 16	68·94
Dominion Atlantic	220,981 47	105,331 65	24,217 23	397,298 81	40,711 33	788,540 49	80·42
Eastern British Columbia	7,770 66	4,854 31	251 27	13,344 02	1,045 43	27,265 69	58·01
Elgin & Havelock	5,075 73	354 47	.....	3,591 35	327 10	9,348 65	89·97
Essex Terminal	13,919 01	2,887 66	177 50	13,906 26	3,408 99	34,299 42	65·48
Esquimalt & Nanaimo	136,969 83	105,969 15	192 43	252,317 23	6,219 03	501,667 67	59·59
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co	9,778 68	8,506 35	20 00	19,067 23	5,968 86	43,341 12	86·77
Grand Trunk	4,301,747 21	6,295,654 98	1,197,479 50	15,434,356 07	1,121,802 28	28,351,040 04	72·30
" " (Canada Atlantic)	530,252 52	342,087 19	105,461 16	1,362,435 38	72,784 87	2,413,021 12	101·26
Grand-Tronc-Pacifique	1,701,321 47	2,072,012 79	141,020 58	3,466,534 10	210,258 73	7,591,147 67	92·03
Halifax & South Western	151,442 58	47,524 28	12,883 20	289,656 56	26,130 34	527,636 96	94·04
Hereford	47,110 08	29,881 48	3,022 10	73,266 42	5,371 40	158,651 48	129·19
Inverness Railway & Coal Co	37,998 64	26,901 22	428 64	50,564 00	6,694 46	122,586 96	57·57
Irondale, Bancroft & Ottawa	14,688 24	4,890 58	899 72	13,744 12	2,283 62	36,506 28	112·90
International of New Brunswick	26,772 81	16,152 19	2,304 75	59,837 32	12,027 95	117,095 02	89·83
Kent Northern	7,090 05	3,725 00	.....	8,871 24	645 00	20,331 29	100·41
Kettle Valley	9,682 45	.....	178 81	1,675 65	629 47	12,166 38	166·61

Klondike Mines	11,807 89	3,395 73	55 00	25,317 00	11,542 96	52,118 58	46·46
Lotbinière & Megantic	9,471 07	4,681 28	103 16	9,090 38	4,226 28	27,572 17	91·12
London Port Stanley	25,088 89	31,257 03	6,777 00	109,562 04	8,230 15	180,915 11	133·18
Maine Central	2,106 46	2,265 09	464 73	8,827 80	718 19	14,382 27	79·54
Manitoba Great Northern	60,869 17	8,961 45	2,583 88	36,382 17	4,393 48	113,190 15	256·80
Maritime Coal Railway & Power Co	15,303 88	5,367 80	.....	24,595 36	2,547 02	47,814 06	67·11
Massawippi Valley	56,479 26	42,450 20	4,179 15	113,087 24	11,110 13	227,305 98	107·12
Moncton & Buctouche	11,630 50	2,052 87	.....	15,479 11	2,630 26	31,303 74	105·17
Midland Railway Co. of Manitoba	119,217 80	48,042 83	14,518 77	251,158 55	15,891 75	448,829 70	137·71
Montreal & Atlantic	365,129 70	115,883 19	7,631 89	514,773 41	33,740 73	1,037,158 92	101·81
Montreal & Province Line	52,215 12	4,876 59	1,237 58	42,697 18	2,429 14	103,455 61	75·19
Montreal & Vermont Junction	29,721 93	10,386 63	3,662 03	38,738 45	4,532 35	87,041 39	65·80
Morrissey, Fernie & Michel	13,915 71	28,393 12	.....	63,241 03	21,902 49	127,452 35	84·88
National Transcontinental, exploité par l'Etat	54,069 49	3,641 42	203 65	49,376 60	414 64	107,705 80	143·49
Napierville, jonction	9,885 53	6,349 87	720 02	36,116 21	3,183 91	56,255 54	53·55
Nelson & Fort Sheppard	62,254 30	7,207 11	3,388 60	39,082 58	5,043 63	116,976 22	176·35
New Brunswick Coal & Railway Co	29,998 66	17,523 28	4 00	24,348 80	6,456 02	78,330 76	141 24
New Brunswick & Prince Edward Island	14,303 58	7,696 84	.....	16,150 73	3,193 78	41,344 93	89·19
New Westminster Southern	13,316 80	3,229 42	1,374 96	11,640 59	2,381 69	31,943 46	67·50
Northern New Brunswick & Seaboard	3 775 95	996 81	1,115 00	6,812 19	2,035 11	14,735 06	68·55
North Shore	70 96	.....	.....	899 57	18 31	988 84	119·88
Ottawa & New York	88,582 11	37,056 47	7,259 96	120,121 31	9,141 64	262,161 49	100 78
Père Marquette	243,456 72	578,323 05	62,163 58	846,621 07	73,927 81	1,804,492 23	76·40
Quebec Central	198,315 31	176,794 89	28,838 59	625,738 98	63,776 09	1,093,463 86	69·73
Québec et Lac St-Jean	221,276 60	129,485 64	28,430 37	420,774 76	45,847 53	845,814 90	90·48
Quebec, Montreal & Southern	184,173 07	145,098 07	7,491 98	178,468 05	18,419 28	533,650 45	129·64
Quebec Oriental	35,480 79	15,238 52	.....	61,905 64	13,170 38	125,795 33	93 30
Quebec Railway, Light & Power Co	10,424 48	15,204 66	1,698 54	34,447 55	8,296 38	70,071 61	80·39
Roberval-Saguenay	8,695 62	6,083 48	538 25	18,639 30	2,814 69	36,771 34	115·08
Red Mountain	15,167 69	907 68	491 15	13,840 50	1,243 84	31,650 86	207·60
Rutland & Noyan	3,587 04	2,295 19	895 57	5,094 00	656 04	12,527 84	84·01
Salisbury & Albert	9,557 26	3,432 84	.....	14,118 69	3,238 50	30,347 29	83·96
Schomberg & Aurora	6,544 02	314 23	.....	7,207 31	166 97	14,232 53	101·62
Stantead, Shefford et Chambly	49,440 22	6,532 49	1,390 35	38,319 69	2,316 48	97,999 23	108 93
St. Clair Tunnel	17,435 04	14,389 75	.....	72,561 19	3,289 45	107,675 43	30·96
St. Lawrence & Adirondack	109,743 80	15,483 35	7,768 50	338,480 98	13,833 88	485,310 51	74·26
St. Martins	5,221 20	833 34	64 15	6,894 72	976 56	13,989 97	96·13
Sydney & Louisburg	101,544 24	172,277 62	2,486 40	273,615 48	30,695 88	580,619 62	71·93
Temiscouata	52,041 75	27,568 40	4,186 25	97,443 33	18,717 80	199,957 53	73·57
Temiskaming & Northern Ontario	440,322 84	260,934 17	18,234 93	666,907 21	107,388 56	1,493,787 71	87·15
Thousand Islands	7,712 42	2,660 36	.....	14,979 37	4,077 10	29,429 25	72·33
Toronto, Hamilton & Buffalo	276,331 20	198,086 03	21,075 31	544,900 33	44,923 85	1,085,316 72	72·24
Vancouver, Victoria & Eastern	423,610 03	93,647 91	19,040 33	370,756 84	31,282 66	938,337 77	121·77
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	909 27	282 51	65 78	1,620 36	311 40	3,189 32	65·41
Victoria & Sidney, C.-B	45,824 07	4,467 79	1,136 27	25,516 35	4,923 53	81,868 01	144·98
Wabash (en Canada)	298,180 02	607,555 82	101,717 76	1,222 750 77	105,597 37	2,335,801 74	92·44
Wellington Colliery Co	19,782 75	39,637 97	.....	45,159 22	.....	104,579 94	.....
York & Carleton	1,199 24	205 75	.....	2,306 64	20 00	3,731 63	65·72
Totaux	35,292,226 82	36,375,330 87	6,546,602 45	94,119,066 73	6,642,032 03	178,975,258 90	73·61

TABLAEU 9—Compte du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Net.		Opérations extérieures.			
		Revenu des opérations.	Déficit des opérations.	Revenu.	Dépenses.	Profits.	Pertes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Algoma Central & Hudson Bay	217,846 53		2,103 41	2,163 09		59 68
2	Algoma Eastern	75,577 19					
3	Atlantic, Quebec & West'n		38,794 39				
4	Baie de Quinté		3,863 49				
5	Bedlington & Nelson		10,448 35				
6	Brandon, Sask. & Hudson Bay		61,886 82				
7	British Yukon	117,360 44					
8	Brockville, Westport & North Western		13,834 85				
9	Canada & Gulf Terminal	11,174 19					
10	Canada Southern	4,386,930 86		125,684 46	109,227 39	16,457 07	
11	Canadian Govt. Railways: Intercolonial		291,270 71				
12	Prince Edward Island		154,109 47				
13	Canadian Northern	7,432,385 26					
14	" " Ontario		102,075 93				
15	" " Quebec	189,542 79					
16	Canadien Pacifique	38,052,108 50		23,168,600 35	19,196,771 16	3,971,829 19	
17	Cape Breton		12,536 80				
18	Caraquet	6,264 67					
19	Central Ontario	1,500 34					
20	Crow's Nest Southern		107,695 85				
21	Cumberland Ry. & Coal Co	33,361 90					
22	Detroit River Tunnel		92,645 13				
23	Dominion Atlantic	192,019 81		35,133 29	47,083 19		11,949 90
24	Eastern B.C	19,734 23					
25	Elgin & Havelock	1,042 49					
26	Essex Terminal	18,079 55					
27	Esquimalt & Nanaimo	340,165 94					
28	Fredericton & Grand Lake	6,606 36					
29	Grand-Tronc	10,862,138 26		258,736 83	258,921 91		185 08
30	" " Can. Atlantic		29,993 07				
31	Grand-Tronc-Pacifique	653,445 46		285,587 46	163,276 17	122,311 29	
32	Halifax & South Western	33,415 83					
33	Hereford		35,850 31	813 09	952 25		139 16
34	International Bridge Co	390,688 73					
35	Inverness Ry. & Coal Co	90,324 65					
36	International of New Brunswick	13,244 06					
37	Irondale, Bancroft & Otta'a		4,173 40				
38	Kent Northern		83 44				
39	Kettle Valley		4,864 12				
40	Klondike Mines	60,057 32					
41	London & Port Stanley		45,073 37				
42	Lotbinière & Megantic	2,687 30					
43	Maine Central	3,699 84					
44	Manitoba Great Northern		69,112 56				
45	Maritime Coal, Railway & Power Co	23,430 03					
46	Massawippi Valley		15,016 44				
47	Midland of Manitoba		121,964 39				
48	Moncton & Buctouche		1,541 04				
49	Montréal et Atlantique		19,081 29				
50	Montreal & Province Line	34,132 65					
51	Montreal & Vermont Jct'n	45,231 70					
52	Morrissey, Fernie & Michel	22,692 05					
53	Transcontinental National		32,638 11				
54	Napierville, Jonction	48,798 58					
55	Nelson & Fort Sheppard		50,644 65				
56	New Brunswick Coal & Ry Co		22,872 02				

pour l'année close le 30 juin 1914.

Total.		Déduction des taxes.	Total des opérations.		Autres recettes provenant de toutes les autres sources.	Total brut.		Numéro.
Revenu net.	Déficit net.		Revenu.	Perte.		Revenu.	Perte.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
217,786 85	.....	14,830 77	202,956 08	.....	35,702 31	238,658 39	.....	1
75,577 19	.....	588 74	74,988 45	.....	28 59	75,017 04	.....	2
.....	38,794 39	.....	.....	38,794 39	120 00	.....	38,674 39	3
.....	3,863 49	3,241 91	.....	7,105 40	.....	.....	7,105 40	4
.....	10,448 35	1,613 91	.....	12,062 26	.....	.....	12,062 26	5
.....	61,886 82	1,493 53	.....	63,380 35	551 65	.....	62,828 70	6
117,360 44	.....	6,816 20	110,544 24	.....	16,012 60	126,556 84	.....	7
.....	13,834 85	1,182 64	.....	15,017 49	.....	.....	15,017 49	8
11,174 19	.....	.....	11,174 19	.....	.....	11,174 19	.....	9
4,403,387 93	.....	41,430 94	4,361,956 99	.....	305,066 39	4,667,023 38	.....	10
.....	291,270 71	.....	.....	291,270 71	280,375 46	.....	10,895 25	11
.....	154,109 47	.....	.....	154,109 47	123 40	.....	153,986 07	12
7,432,385 26	.....	303,346 01	7,129,039 25	.....	216,141 01	7,345,180 26	.....	13
.....	102,075 93	34,467 29	.....	136,543 22	53,660 73	.....	82,882 49	14
189,542 79	.....	14,966 83	174,575 96	.....	.....	174,575 96	.....	15
42,023,937 69	.....	1,540,897 79	40,483,039 90	.....	8,184,841 30	48,667,881 20	.....	16
.....	12,536 80	.....	.....	12,536 80	.....	.....	12,536 80	17
6,264 67	.....	.....	6,264 67	.....	.....	6,264 67	.....	18
1,500 34	.....	3,627 25	.....	2,126 91	.....	.....	2,126 91	19
.....	107,695 85	8,163 31	.....	115,859 16	219 08	.....	115,640 08	20
33,361 90	.....	.....	33,361 90	.....	.....	33,361 90	.....	21
.....	92,645 13	24,053 53	.....	116,698 66	774,998 00	658,299 34	.....	22
180,069 91	.....	482 18	179,587 73	.....	28,500 00	208,087 73	.....	23
19,734 23	.....	1,488 36	18,245 87	.....	.....	18,245 87	.....	24
1,042 49	.....	.....	1,042 49	.....	.....	1,042 49	.....	25
18,079 55	.....	.....	18,079 55	.....	.....	18,079 55	.....	26
340,165 94	.....	25,380 00	314.785 94	.....	.....	314,785 94	.....	27
6,606 36	.....	.....	6,606 36	.....	.....	6,606 36	.....	28
10,861,953 18	.....	464,832 10	10,397,121 08	.....	2,994,763 73	13,391,884 81	.....	29
.....	29,993 07	37,247 42	.....	67,240 49	152 48	.....	67,088 01	30
775,756 75	.....	.....	775,756 75	.....	.....	775,756 75	.....	31
33,415 83	.....	25 00	33,390 83	.....	.....	33,390 83	.....	32
.....	35,989 47	1,751 44	.....	37,740 91	1,396 46	.....	36,344 45	33
390,688 73	.....	24,317 03	366,371 70	.....	1,183 33	367,555 03	.....	34
90,324 65	.....	.....	90,324 65	.....	.....	90,324 65	.....	35
13,244 06	.....	.....	13,244 06	.....	1,461 60	14,705 66	.....	36
.....	4,173 40	937 06	.....	5,110 46	.....	.....	5,110 46	37
.....	83 44	.....	.....	83 44	.....	.....	83 44	38
.....	4,864 12	.....	.....	4,864 12	.....	.....	4,864 12	39
60,057 32	.....	1,500 00	58,557 32	.....	.....	58,557 32	.....	40
.....	45,073 37	5,152 96	.....	50,226 33	4,697 12	.....	45,529 21	41
2,687 30	.....	1,421 72	1,265 58	.....	.....	1,265 58	.....	42
3,699 84	.....	.....	3,699 84	.....	91 86	3,791 70	.....	43
.....	69,112 56	801 67	.....	69,914 23	511 40	.....	69,402 83	44
23,430 03	.....	.....	23,430 03	.....	.....	23,430 03	.....	45
.....	15,106 44	2,445 70	.....	17,552 14	1,304 88	.....	16,247 26	46
.....	121,964 39	29,739 26	.....	151,703 65	20,414 80	.....	131,288 85	47
.....	1,541 04	.....	.....	1,541 04	.....	.....	1,541 04	48
.....	19,081 29	22,909 02	.....	41,990 31	1,400 00	.....	40,590 31	49
34,132 65	.....	2,915 00	31,217 65	.....	22,940 00	54,157 65	.....	50
45,231 70	.....	267,90	44,963 80	.....	233 50	45,197 30	.....	51
22,692 05	.....	85 10	22,606 95	.....	65 88	22,672 83	.....	52
.....	32,638 11	.....	.....	32,638 11	.....	.....	32,638 11	53
48,798 58	.....	964 78	47,833 80	.....	506 25	48,340 05	.....	54
.....	50,644 65	5,674 92	.....	56,319 57	48 00	.....	56,271 57	55
.....	22,872 02	.....	.....	22,872 02	.....	.....	22,872 02	56

TABLEAU 9—Compte du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Net.		Opérations extérieures.			
		Revenu des opérations.	Déficit des opérations.	Revenu.	Dépenses.	Profits.	Pertes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
57	New Brunswick & P. E. Island	5,008 28	.....	.....	.....	.....	.....
58	New Westminster Southern	15,380 92	.....	.....	.....	.....	.....
59	North Shore	.....	163 66	.....	.....	.....	.....
60	Northern New Brunswick & Seaboard	6,759 18	.....	.....	.....	.....	.....
61	Ottawa & New York	.....	2,038 17	.....	.....	.....	.....
62	Père Marquette, en Canada	557,533 35	.....	.....	.....	.....	.....
63	Quebec Central	474,556 74	.....	.....	.....	.....	.....
64	Quebec Oriental	9,029 78	.....	.....	.....	.....	.....
65	Quebec Ry., Light and Power Co	17,088 00	.....	.....	.....	.....	.....
66	Québec et Lac St-Jean	88,962 31	.....	.....	.....	.....	.....
67	Quebec, Montreal & South'n	.....	122,014 51	.....	.....	.....	.....
68	Roberval et Saguenay	.....	4,820 48	.....	.....	.....	.....
69	Red Mountain	.....	16,404 59	.....	.....	.....	.....
70	Rutland & Noyan	2,384 24	.....	.....	.....	.....	.....
71	Salisbury & Albert	5,793 55	.....	.....	.....	.....	.....
72	Schomberg & Aurora	.....	227 49	.....	.....	.....	.....
73	Stanstead, Shefford & Chambly	.....	8,038 52	.....	.....	.....	.....
74	St. Clair Tunnel	240,095 07	.....	.....	.....	.....	.....
75	St. Lawrence & Adirondack	168,227 90	.....	.....	.....	.....	.....
76	St. Martins	561 93	.....	.....	.....	.....	.....
77	Sydney & Louisbourg	226,547 73	.....	.....	.....	.....	.....
78	Temiscouata	71,819 15	.....	.....	.....	.....	.....
79	Temiskaming & Northern Ontario	196,901 05	.....	4,334 56	6,364 12	.....	2,029 56
80	Thousand Islands	11,254 33	.....	.....	.....	.....	.....
81	Toronto, Hamilton and Buffalo	417,014 98	.....	.....	.....	.....	.....
82	Vancouver, Victoria and Eastern	.....	167,743 42	.....	.....	.....	.....
83	Victoria & Sidney	.....	25,399 64	1,148 45	44 34	1,104 11	.....
84	Victoria Terminal Ry. and Ferry Co	1,686 72	.....	.....	.....	.....	.....
85	Wellington Colliery Co	.....	.....	.....	.....	.....	.....
86	Wabash en Canada	191,095 65	.....	.....	.....	.....	.....
87	York & Carleton	1,945 85	.....	.....	.....	.....	.....
	Total	66,095,334 22	1,689,010 48	23,882,141 90	19,784,803 62	4,111,701,66	14,363 38

pour l'année close le 30 juin 1914—*Suite.*

Total.			Total des opérations.		Autres recettes provenant de toutes les autres sources.	Total brut.		Numéro.
Revenu net.	Déficit net.	Déduction des taxes.	Revenu.	Perte.		Revenu.	Perte	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
5,008 28	.....	.....	5,008 28	.....	.....	5,008 28	.....	57
15,380 92	.....	825 09	14,555 83	.....	34 00	14,589 83	.....	58
.....	163 66	.....	.....	163 66	.....	.....	163 66	59
6,759 18	.....	.....	6,759 18	.....	.....	6,759 18	.....	60
.....	2,038 17	8,305 92	.....	10,344 09	516 22	.....	9,827 87	61
557,533 35	.....	.....	557,533 35	.....	212,304 59	769,837 94	.....	62
474,556 74	.....	15,528 08	459,028 66	.....	11,461 38	470,490 04	.....	63
9,029 78	.....	14 50	9,015 28	.....	1,250 00	10,265 28	.....	64
17,088 00	.....	.....	17,088 00	.....	.....	17,088 00	.....	65
88,962 31	.....	11,779 14	77,183 17	.....	762 86	77,946 03	.....	66
.....	122,014 51	8,395 29	.....	130,409 80	228,524 16	98,114 36	.....	67
.....	4,820 48	.....	.....	4,820 48	.....	.....	4,820 48	68
.....	16,404 59	1,121 76	.....	17,526 35	55 59	.....	17,470 76	69
2,384 24	.....	12 00	2,372 24	.....	4,000 00	6,372 24	.....	70
5,793 55	.....	.....	5,793 55	.....	.....	5,793 55	.....	71
.....	227 49	100 50	.....	327 99	.....	.....	327 99	72
.....	8,038 52	360 00	.....	8,398 52	160 00	.....	8,238 52	73
240,095 07	.....	31,813 11	208,281 96	.....	2,094 00	210,375 96	.....	74
168,227 90	.....	3,471 02	164,756 88	.....	503 11	165,259 99	.....	75
561 93	.....	.....	561 93	.....	.....	561 93	.....	76
226,547 73	.....	.....	226,547 73	.....	.....	226,547 73	.....	77
71,819 15	.....	3,941 36	67,877 79	.....	2,945 65	70,823 44	.....	78
194,871 49	.....	.....	194,871 49	.....	106,238 11	301,109 60	.....	79
11,254 33	.....	38,43	11,215 90	.....	449 08	11,664 98	.....	80
417,014 98	.....	8,496 79	408,518 19	.....	102,942 21	511,460 40	.....	81
.....	167,743 42	57,364 69	.....	225,108 11	9,062 65	.....	216,045 46	82
.....	24,295 53	1,439 42	.....	25,734 95	.....	.....	25,734 95	83
1,686 72	.....	2,265 39	.....	578 67	216 39	.....	362 28	84
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	85
191,095 65	.....	.....	191,095 65	.....	.....	191,095 65	.....	86
1,945 85	.....	.....	1,945 85	.....	.....	1,945 85	.....	87
70,191,707 55	1,688,045 53	2,786,331 76	67,666,044 52	1,948,714 26	13,631,031 81	80,674,981 56	1,326,619 49	

TABLEAU 9—Compte du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Déductions: Loyers provenant des baux sur d'autres voies.	Déductions: Autres loyers.	Déductions: Perte sur propriétés exploitées séparément.
		$ c.	$ c.	$ c.
1	Algoma Central & Hudson Bay		128,762 19	
2	Algoma Eastern		6,926 00	
3	Atlantic, Quebec & Western		3,969 14	
4	Baie de Quinté		41,904 36	
5	Bedlington & Nelson		2,108 88	
6	Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay		4,170 48	
7	British Yukon			
8	Brockville, Westport & North Western		4,397 88	
9	Canada & Gulf Terminal			
10	Canada Southern		2,057,814 04	
11	Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial		124,227 36	
12	" " Ile du Prince-Edouard			
13	Canadian Northern	251,460 00	14,614 51	
14	" " Ontario		825 00	
15	" " Quebec		248,445 90	
16	Canadien Pacifique	2,422,123 98	115,592 89	
17	Cape Breton			
18	Caraquet			
19	Central Ontario		36,788 61	
20	Crow's Nest Southern		10,769 59	
21	Cumberland Railway & Coal Co			
22	Detroit River Tunnel			
23	Dominion Atlantic	85,541 08	67,867 68	
24	Eastern B.C		3,655 10	
25	Elgin & Havelock			
26	Essex Terminal			
27	Esquimalt & Nanaimo		35,677 77	
28	Fredericton & Grand Lake		12,530 40	
29	Grand Tronc	755,336 22	178,487 54	
30	" " (Canada Atlantique)	25,000 00	118,620 35	
31	Grand Tronc Pacifique			
32	Halifax & South Western		9,296 88	
33	Hereford		360 00	
34	International Bridge Co			
35	Inverness Railway & Coal Co			
36	International of New Brunswick			
37	Irondale, Bancroft & Ottawa		2,586 30	
38	Kent Northern			
39	Kettle Valley		1,221 95	
40	Klondike Mines			
41	London & Port Stanley	24,901 68	20,544 14	
42	Lotbinière & Megantic			
43	Maine Central			
44	Manitoba Great Northern		10,513 50	
45	Maritime Coal, Railway & Power Co		5,756 48	
46	Massawippi Valley	24,000 00	34,120 46	
47	Midland of Manitoba		73,839 89	
48	Moncton & Buctouche			
49	Montreal & Atlantic	33,120 00	27,676 14	
50	Montreal & Province Line		12,849 12	
51	Montreal & Vermont Junction		18,747 82	
52	Morrissey, Fernie & Michel			
53	National Transcontinental		21,267 88	
54	Napierville, jonction		14,858 41	
55	Nelson & Fort Sheppard		5,831 86	
56	New Brunswick Coal & Railway Co			
57	New Brunswick & P.E. Island		4,693 05	
58	New Westminster Southern		3,438 83	
59	Nord, rive			
60	Northern New Brunswick & Seaboard			
61	Ottawa & New York		40,350 32	

pour l'année close le 30 juin 1914—*Suite*

du revenu brut.					Revenu net.		
Intérêt provenant de la dette garantie.	Autre intérêt.	Amortissement.	Autres déductions.	Déductions totales.	Revenu.	Porte.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
390,690 00	6,542 99	...	...	525,995 18	...	287,336 79	1
39,340 45	16,107 83	...	...	62,374 28	12,642 76	...	2
...	...	...	...	3,969 14	...	42,643,53	3
41,500 00	227 44	...	...	83,631 80	...	90,737 20	4
...	...	...	...	2,108 88	...	14,171 14	5
...	...	...	...	4,170 48	...	66,999 18	6
102,238 00	104 73	...	16,819 57	119,162 30	7,394 54	...	7
...	...	...	...	4,397 88	...	19,415 37	8
...	...	...	...	...	11,174 19	...	9
1,130,200 00	169,516 88	...	...	3,357,530 92	1,309,492 46	...	10
...	...	...	...	124,227 36	...	135,122 61	11
...	...	...	...	...	...	153,986 07	12
6,894,596 87	...	...	...	7,160,671 38	184,508 88	...	13
...	1,755 97	...	...	2,580 97	...	85,463 46	14
349,839 76	29,868 62	...	...	628,154 28	...	453,578 32	15
870,828 97	14,027 75	...	10,400,000 00	13,822,573,59	34,845,307 61	...	16
...	...	...	...	...	...	12,536 80	17
...	...	...	...	...	6,264 67	...	18
48,666 66	12,749 93	...	...	98,205 20	...	100,332 11	19
...	...	...	...	10,769 59	...	126,409 67	20
...	...	...	...	...	33,361 90	...	21
315,000 00	25,885 13	...	...	340,885 13	317,414 21	...	22
233,054 94	368 13	...	...	386,831 83	...	178,744 10	23
...	...	...	...	3,655 10	14,590 77	...	24
...	...	...	...	...	1,042 49	...	25
...	...	...	...	...	18,079 55	...	26
193 280 00	...	...	...	228,957 77	85,828 17	...	27
...	...	...	...	12,530 40	...	5,924 04	28
6,428,650 17	284,294 44	...	2,081,160 93	9,727 929 30	3,663,955 51	...	29
640,003 68	...	...	9,740 90	793,364 93	...	860,452 94	30
...	...	...	...	...	775,756 75	...	31
77,822 50	129,122 14	...	...	216,241 52	...	182,850 69	32
32,000 00	...	...	500 00	32,860 00	...	69,204 45	33
35,858 20	...	...	...	35,858 20	331,696 83	...	34
...	...	...	...	...	90,324 65	...	35
...	...	...	...	...	14,705 66	...	36
...	...	...	...	2,586 30	...	7,696 76	37
1,920 00	...	...	...	1,920 00	...	2,003 44	38
...	...	...	...	1,221 95	...	6,086 07	39
...	...	...	...	...	58,557 32	...	40
...	...	...	...	45,445 82	...	90,975 03	41
...	...	...	...	...	1,265 58	...	42
...	3,150 00	...	...	3,150 00	641 70	...	43
...	...	...	...	10,513 50	...	79,916 33	44
...	...	...	...	5,756 48	17,673 55	...	45
...	...	...	...	58,120 46	...	74,367 72	46
...	...	...	...	73,839 89	...	205,128 74	47
...	...	...	...	...	...	1,541 04	48
52,650 00	...	...	...	113,446 14	...	154,036 45	49
8,000 00	...	...	...	20,849 12	33,308 53	...	50
...	...	...	20,000 00	38,747 82	6,449 48	...	51
800 69	...	...	...	800 69	21,872 14	...	52
...	...	...	...	21,267 88	...	53,905 99	53
...	179 55	...	...	15,037 96	33,302 09	...	54
...	...	...	...	5,831 86	...	62.103 43	55
...	...	...	...	...	...	22,872 02	56
4,886 59	...	...	...	9,579 64	...	4,571 36	57
...	...	...	...	3,438 83	11,151 00	...	58
700 00	...	...	...	700 00	...	863 66	59
...	...	...	...	...	6,759 18	...	60
...	...	...	...	40,350 32	...	50,178 19	61

TABLEAU 9—Compte du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Déductions		
		Loyers provenants des baux sur d'autres voies.	Autres loyers.	Pertes sur propriétés séparéments.
		$ c.	$ c.	$ c.
62	Père Marquette, en Canada	171,352 75	205,323 61	.....
63	Quebec Central	.....	.....	.....
64	Quebec Oriental	.....	14,771 53	.....
65	Quebec Railway, Light & Power Co	.....	.....	.....
66	Québec et Lac St-Jean	.....	87,245 86	.....
67	Quebec, Montreal & Southern	.....	1,055 00	.....
68	Roberval & Saguenay	.....	.....	.....
69	Red Mountain	.....	190,27	.....
70	Rutland & Noyan	.....	.....	.....
71	Salisbury & Albert	.....	.....	.....
72	Schomberg & Aurora	.....	.....	.....
73	Stanstead, Shefford & Chambly	.....	17,115 42	.....
74	St. Clair Tunnel	.....	.....	.....
75	St. Lawrence & Adirondack	10,000 00	164,071 81	.....
76	St. Martins	.....	.....	.....
77	Sydney & Louisburg	.....	.....	.....
78	Temiscouata	.....	2,487 26	.....
79	Temiskaming & Northern Ontario	.....	11,274 00	.....
80	Thousand Islands	.....	2,583 58	.....
81	Toronto, Hamilton & Buffalo	.....	49,989 08	.....
82	Vancouver, Victoria & Eastern	.....	47,114 81	.....
83	Victoria & Sidney	.....	8,275 40	.....
84	Victoria Terminal Railway & Ferry	.....	497 66	.....
85	Wellington Colliery Co	.....	.....	.....
86	Wabash, en Canada	.....	.....	.....
87	York & Carleton	.....	.....	.....
	Total	3,802,835 71	4,138,103 99	.....

pour l'année close le 30 juin 1914—*Suite.*

du revenu brut.					Revenu net.		
Intérêt provenant de la dette garantie.	Autre intérêt.	Amortissement.	Autres déductions.	Déductions totales.	Revenu.	Perte.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
249,800 00	.....	.....	.....	626,476 36	143,361 58	.....	62
257,560 94	.....	.....	.....	257,560 94	212,929 10	.....	63
99,173 48	.....	.....	.....	113,945 01	.....	103,679 73	64
.....	.....	.....	.....	.....	17,088 00	.....	65
174,760 38	.....	.....	.....	262,006 24	.....	184,060 21	66
268,419 88	.....	.....	.....	269,474 88	.....	171,360 52	67
.....	.....	.....	2,112 28	2,112 28	.....	6,932 76	68
.....	.....	.....	.....	190 27	.....	17,661 03	69
4,000 00	.....	.....	.....	4,000 00	2,372 24	.....	70
.....	.....	.....	.....	.....	5,793 55	.....	71
29,773 48	.....	.....	.....	29,773 48	.....	30,101 47	72
6,234 60	.....	.....	.....	23,350 02	.....	31,588 54	73
125,000 00	.....	.....	.....	125,000 00	85,375 96	.....	74
48,768 98	.....	.....	.....	222,840 79	.....	57,580 80	75
4,500 00	496 92	.....	.....	4,996 92	.....	4,434 99	76
.....	.....	.....	.....	.....	226,547 73	.....	77
12,166 66	.....	9,733 33	.....	24,387 25	46,436 19	.....	78
.....	.....	.....	.....	11,274 00	289,835 60	.....	79
3,010 00	.....	.....	.....	5,593 58	6,071 40	.....	80
234,200 00	30,503 62	.....	.....	314,692 70	196,767 70	.....	81
.....	.....	.....	.....	47,114 81	.....	263,160 27	82
15,000 00	4,640 63	.....	.....	27,916 03	.....	53,650 98	83
.....	.....	.....	.....	497 66	.....	859 94	84
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	85
.....	.....	.....	.....	.....	191,095 65	.....	86
.....	.....	.....	.....	.....	1,945 85	.....	87
19,424,895 88	729,542 70	9,733 33	12,530,333 68	40,635,445 29	43,340,142 72	4,627,22 94	

TABLEAU 9—Compte du revenu

Numéro.	Nom de chemin de fer.	Emploi du		
		Dividendes sur		
		Actions ordinaires.	Actions préférées.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.
1	British Yukon	.....	.....	.....
2	Canada Southern	450,000 00	.....	450,000 00
3	Pacifique Canadien	23,000,000 00	9,837,173 48	32,837,173 48
4	Detroit River Tunnel	450,000,00	.....	450,000 00
5	Dominion Atlantic	.....	.....	.....
6	Esquimalt & Nanaimo	125,000 00	.....	125,000 00
7	Grand-Tronc	.....	2,828,183 29	2,828,183 29
8	International Bridge Co	120,000 00	.....	120,000 00
9	Hereford	32,000 00	.....	32,000 00
10	Quebec Central	135,264 12	.....	135,264 12
11	Quebec Railway, Light & Power Co	.....	52,500 00	52,500 00
12	Toronto, Hamilton & Buffalo	210,000 00	.....	210,000 00
13	Balance des chemins de fer non distribués	.....	.....	.....
	Total	24,522,264 12	12,717,856 77	37,240,120 89

pour l'année close le 30 juin 1914—*Suite.*

revenu net.

Additions et améliorations portées au compte du revenu.	Crédits au fonds de réserve.	Divers.	Affecté aux améliorations.	Total.	Balance au Crédit du compte des profits et pertes.	Balance au Débit du compte des profits et pertes.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
.....	18,498 52	.....	.....	18,498 52	.....	11,103 98	1
.....	.....	.....	.....	450,000 00	859,492 46	.....	2
.....	.....	.....	.....	32,837,173 48	2,008,134 13	.....	3
.....	.....	.....	.....	450,000 00	.....	132,585 79	4
180,608 84	.....	.....	.....	180,608 84	.....	359,352 94	5
.....	.....	.....	.....	125,000 00	.....	39,171 83	6
.....	.....	.....	.....	2,828,183 29	835,772 22	.....	7
.....	.....	.....	.....	120,000 00	211,696 83	.....	8
5,336 59	.....	.....	.....	37,336 59	.....	106,541 04	9
.....	.....	.....	.....	135,264 12	77,664 98	.....	10
.....	.....	.....	.....	52,500 00	.....	35,412 00	11
.....	.....	.....	.....	210,000 00		13,232 30	12
.....	.....	.....	.....	.....	2,352,268 59	4,379,277 39	13
185,945 43	18,498 52	.....	.....	37,444,564 84	6,345,029 21	5,076,677 27	

TABLEAU 10—Sommaire des voyageurs et tonnes de marchandises transportés, des recettes, des dépenses, etc., du nombre de milles parcourus par les trains pour l'année expirée le 30 juin 1914.

Nom du chemin de fer.	Voyageurs transportés.	Voyageurs transportés, un mille.	Milles produisant revenu, trains de voyageurs.	Milles produisant revenu, trains mixtes.	Total du revenu sur voyageurs.	Total des recettes sur voyageurs.	Total des autres recettes.
	Nombre.	Nombre.	Milles.	Milles.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	40,850	2,701,523	152,951	3,170	75,534 51	78,913 80	82,358 92
Algoma Eastern	39,006	695,654	13,695	4,338	20,148 44	21,551 82	1,701 95
Atlantic, Quebec & Western	40,730	1,431,898	59,006	7,944	36,899 78	37,900 69	152 34
Baie de Quinté	103,927	1,595,318	4,750	154,235	35,586 64	46,533 51	2,485 49
Bedlington & Nelson	612	4,188	.....	1,708	156 87	158 50	Dr. 4 00
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	31,365	1,114,623	43,470	.....	28,758 33	33,936 76	34 75
British Yukon	9,864	878,153	581	39,330	66,591 48	72,291 22	3,199 35
Brockville, Westport & North Western	62,782	1,721,871	21,436	31,601	31,673 81	37,773 73	66 69
Canada & Gulf Terminal	28,033	595,224	22	23,428	18,177 84	22,135 10	584 53
Canada Southern	1,483,993	127,153,523	1,915,153	139,719	2,890,843 93	3,513,825 72	58,304 32
Chemins de fer de l'Etat—Intercolonial	3,927,559	200,154,568	3,050,330	367,128	3,342,411 50	4,137,655 68	104,314 47
" " —Ile du Prince-Edouard	443,129	10,466,877	144,267	217,682	183,033 07	216,383 69	14,185 39
Canadian Northern	2,010,272	158,216,177	2,651,350	896,869	3,591,054 32	4,331,633 34	1,139,705 90
Canadian Northern, Ontario	410,806	17,448,111	433,581	142,082	342,634 89	402,774 57	49,961 20
Canadian Northern, Québec	641,797	21,795,953	355,300	114,179	397,186 84	438,190 51	33,018 25
Pacifique-Canadian	15,449,849	1,570,758,210	21,523,630	1,890,364	32,149,747 83	37,069,548 51	2,225,730 26
Cape Breton	9,415	207,142	.....	19,654	5,832 50	6,598 96	465 14
Caraquet	18,468	791,422	.....	41,600	19,866 75	23,251 96	.....
Central Ontario	169,858	3,829,127	136,923	45,531	95,700 16	112,143 31	2,828 20
Crow's Nest Southern	17,595	453,350	45,670	.....	15,487 66	18,645 78	334 20
Cumberland	48,668	615,027	270	31,101	14,570 65	19,201 55	455 25
Dominion Atlantic	461,962	19,395,157	300,801	191,003	413,781 15	470,507 67	11,657 82
Eastern British Columbia	5,660	54,657	.....	7,536	2,996 30	3,274 49	268 45
Elgin & Havelock	6,896	66,460	.....	11,664	2,346 51	3,274 04	.....
Essex Terminal	.....	.....	.....	23,200	.....	.....	5,634 29
Esquimalt & Nanaimo	461,616	11,181,085	144,808	3,230	302,644 68	334,827 60	23,571 42
Fredricton & Grand Lake	7,616	181,311	.....	24,632	4,366 85	4,440 45	399 69
Grand-Tronc	12,216,728	647,018,545	8,358,978	481,117	11,508,891 97	13,703,832 11	533,401 82
Grand-Tronc—Canada Atlantique	608,847	21,226,334	709,979	79,740	486,745 47	564,434 07	61,576 52
Grand-Tronc Pacifique	691,686	58,606,074	1,396,250	188,020	1,397,677 30	1,696,997 32	132,049 23
Halifax & South Western	245,090	8,090,318	85,019	270,814	223,377 71	272,177 21	3,870 58
Hereford	32,352	709,723	33,603	33,248	17,984 58	21,525 87	552 09
Inverness Railway & Coal Co	38,186	823,086	.....	42,966	21,962 25	23,231 60	1,327 41
Irondale, Bancroft & Ottawa	18,067	293,441	.....	33,764	8,420 31	9,575 67	643 32
International of New Brunswick	38,383	1,722,766	70,000	32,650	46,460 29	49,437 37	1,259 66
Kent Northern	10,000	145,060	.....	16,902	7,851 73	8,704 26	.....

Kettle Valley	1,308	23,686	.....	2,216	807 70	807 70	2 00
Klondike Mines	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lotbinière & Megantic	15,249	200,524	.....	18,780	5,676 24	7,310 60	21 00
London & Port Stanley	132,669	2,111,340	64,551	14,739	33,223 43	40,884 22	1,583 87
Maine Central	82,649	421,510	3,911	6,493	10,479 16	11,326 10	.....
Manitoba Great Northern	9,742	223,671	9,364	23,244	6,104 52	6,942 39	582 21
Maritime Coal, Railway & Power Co	20,472	209,611	.....	33,878	6,231 35	7,420 51	.....
Massawippi Valley	161,691	2,813,444	97,787	7,980	66,440 51	70,839 59	1,388 66
Moncton & Buctouche	21,047	463,597	.....	20,487	9,494 80	10,568 99	1,071 29
Midland Railway Co. of Manitoba	123,094	7,887,843	150,898	.....	157,132 28	188,695 91	10,433 64
Montreal & Atlantic	361,007	8,756,525	175,127	129,052	209,022 01	243,348 90	23,575 04
Montreal & Province Line	143,884	2,392,084	51,555	16,902	50,462 31	60,342 35	2,352 72
Montreal & Vermont Jct	117,613	2,483,920	58,115	.....	54,550 70	62,364 36	149 85
Morrissey, Fernie & Michel	176,700	1,077,870	.....	39,601	13,516 50	13,516 50	.....
National Transcontinental, exploité par l'Intercolonial	10,827	540,889	868	73,452	12,354 31	12,706 83	570 86
Napierville, jonction	18,932	273,120	9,699	10,260	7,913 29	8,651 94	159 08
Nelson & Fort Sheppard	22,940	674,458	37,552	.....	22,132 54	27,030 64	2,742 15
New Brunswick Coal & Railway Co	21,322	494,300	.....	42,943	12,994 87	14,864 06	4,683 74
New Brunswick & P. E. Island	20,250	582,962	5,000	25,150	10,021 69	13,180 69	203 65
New Westminster Southern	16,129	184,267	.....	20,981	6,136 30	10,494 36	3,038 57
Northern New Brunswick & Seaboard	6,977	118,609	.....	12,073	2,935 99	2,989 03	.....
North Shore	786	6,288	.....	3,360	205 27	205 27	.....
Ottawa & New York	147,202	3,797,953	77,194	.....	81,625 28	94,009 19	6,869 52
Père Marquette	342,475	7,069,250	257,832	15,026	150,147 57	197,970 51	12,207 07
Quebec Central	434,317	18,985,938	220,553	281,411	400,664 65	457,087 33	18,032 32
Québec et Lac St-Jean	464,956	14,128,237	212,650	62,732	271,505 81	317,285 54	14,849 74
Quebec, Montreal & Southern	249,423	5,457,037	125,217	85,436	145,674 56	161,121 21	5,740 52
Quebec Oriental	31,425	2,086,544	62,086	.....	51,516 16	57,692 45	60 00
Quebec Railway, Light & Power Co	115,629	1,387,548	7,326	.....	13,380 30	13,380 30	1,047 22
Roberval-Saguenay	9,512	152,192	.....	137,560	4,818 10	4,875 45	863 88
Red Mountain	7,331	65,685	.....	6,570	1,849 39	3,177 10	250 43
Rutland & Noyan	129,936	440,483	5,441	.....	8,938 58	9,315 05	.....
Salisbury & Albert	15,924	339,767	.....	30,064	9,457 67	12,364 82	754 13
Schomberg & Aurora	19,695	189,072	.....	22,962	6,103 53	6,103 53	.....
Stanstead, Shefford & Chambly	175,370	1,216,319	44,065	17,500	30,819 34	41,277 81	575 22
St. Clair Tunnel	.....	.....	.....	.....	72,790 00	72,790 00	1,449 50
St. Lawrence & Adirondack	708,579	15,728,202	212,454	.....	250,361 59	281,056 84	2,599 13
St. Martins	9,056	178,636	.....	17,160	4,660 31	5,772 18	152 84
Sydney & Louisburg	176,166	2,182,099	31,632	20,032	52,027 11	55,528 72	26,522 40
Temiscouata	76,873	2,183,516	73,552	70,625	56,410 25	65,871 06	4,960 12
Temiskaming & Northern Ontario	517,868	23,343,245	348,118	68,101	568,691 02	638,750 18	76,095 65
Thousand Islands	44,706	268,236	.....	32,060	9,019 77	13,446 40	3,643 06
Toronto, Hamilton & Buffalo	669,744	20,120,113	328,983	.....	418,286 52	450,551 94	11,474 20
Vancouver, Victoria & Eastern	263,758	7,190,252	145,913	93,102	204,158 96	253,197 84	21,876 51
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	82,148	81,327	1,980	31	2,257 95	2,446 74	682 69
Victoria & Sydney, B.C	86,179	984,282	32,075	496	27,561 66	30,519 80	970 29
Wabash (en Canada)	592,798	37,222,914	715,727	12,448	658,704 81	690,404 22	5,275 72
Wellington Colliery Co	6,965	74,873	.....	31,200	3,802 40	4,342 40	.....
York and Carleton	7,290	75,000	.....	8,585	1,822 50	2,085 21	.....
Totaux	46,702,280	3,089,031,194	45,219,048	7,126,841	62,012,296 46	72,564,203 20	4,765,605 39

TABLEAU 10—SOMMAIRE des voyageurs et tonnes de marchandises transportés, des recettes, des dépenses, des milles parcourus par les trains et les milles en activité pendant l'année finissant le 30 juin 1914—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Tonnes de marchandises transportées.	Tonnes de marchandises transportées, un mille.	Milles produisant revenu, trains mixtes.	Milles produisant revenu, trains de marchandises.	Total du revenu sur marchandises.	Total des recettes des marchandises.	Total des trains-milles produisant revenu.	Total des recettes brutes.	Total des frais d'exploitation.
	Nombre.	Nombre.	Milles.	Milles.	$ c.	$ c.	Milles.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	369,088	25,368,799	3,170	126,715	706,417 11	794,102 82	291,159	955,375 54	737,529 01
Algoma Eastern	731,928	8,192,188	4,338	32,662	157,988 85	159,915 60	50,854	183,169 37	107,592 18
Atlantic, Quebec & Western	34,125	1,430,308	7,944	24,866	28,628 48	28,628 48	91,816	66,681 51	105,475 90
Baie de Quinté	244,820	9,488,941	154,235	54,851	145,251 73	153,355 94	213,836	202,374 94	206,238 43
Bedlington & Nelson	1,348	12,639	1,708	.....	682 75	682 75	1,708	837 25	11,285 60
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	62,371	2,773,708	.....	23,184	22,490 60	26,373 78	66,792	60,345 29	122,232 11
British Yukon	43,307	3,806,933	581	6,046	134,190 85	134,190 85	45,957	209,681 42	92,320 98
Brockville, Westport & North Western	27,527	888,471	31,601	1,619	32,866 45	32,902 55	54,656	70,742 97	84,577 82
Canada & Gulf Terminal	26,347	804,628	23,428	174	23,492 29	23,492 29	23,624	46,211 92	35,037 73
Canada Southern	7,540,865	1,117,844,297	139,719	1,822,846	6,989,576 00	7,041,480 90	3,880,762	10,613,610 94	6,226,680 08
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	5,082,484	1,345,580,752	367,126	4,683,027	8,113,198 49	8,168,438 32	8,104,197	12,410,408 47	12,701,679 18
" " Ile du Prince-Ed	116,426	4,442,949	217,682	.....	183,618 01	184,342 27	377,465	414,911 35	569,020 82
Canadian Northern	6,537,416	2,419,604,849	896,869	5,308,751	18,125,874 76	18,309,989 60	8,920,016	23,781,328 84	16,348,943 58
Canadian Northern—Ontario	1,164,128	101,375,945	142,082	366,863	989,181 20	1,007,551 09	945,619	1,460,286 86	1,562,362 79
Canadian Northern, Québec	1,116,012	87,811,675	114,179	368,192	1,077,943 06	1,200,514 51	837,793	1,671,723 27	1,482,180 48
Canadien Pacifique	27,801,217	10,601,426,321	1,890,364	24,164,242	79,816,801 33	80,458,763 58	47,645,434	119,754,042 35	81,701,933 85
Cape Breton	6,379	95,272	19,654	.....	4,376 05	4,376 05	19,654	11,440 15	23,976 95
Caraquet	32,901	1,316,040	41,600	.....	51,240 19	51,420 19	41,600	74,672 15	68,407 48
Central Ontario	354,427	13,450,167	45,531	183,276	229,926 08	232,788 48	365,730	347,759 99	346,259 65
Crow's Nest Southern	265,472	14,402,912	.....	44,551	115,796 95	116,750 30	90,273	135,730 28	243,426 13
Cumberland	359,346	4,255,944	31,101	16,576	87,762 26	87,762 26	47,947	107,419 06	74,057 16
Dominion Atlantic	356,829	18,677,339	191,003	102,496	497,640 43	498,394 81	594,515	980,560 30	788,540 49
Eastern British Columbia	121,700	1,081,028	7,536	.....	43,423 04	43,456 98	7,752	46,999 92	27,265 69
Elgin & Havelock	12,384	119,762	11,664	.....	7,117 10	7,117 10	11,664	10,391 14	9,348 65
Essex Terminal	176,393	881,965	23,200	.....	44,744 64	46,744 68	23,200	52,378 97	34,299 42
Esquimalt & Nanaimo	435,085	15,773,080	3,230	122,635	470,673 89	483,434 59	271,140	841,833 61	501,667 67
Fredricton & Grand Lake	63,176	1,807,602	24,632	.....	45,107 34	45,107 34	24,632	49,947 48	43,341 12
Grand-Tronc	20,027,455	3,561,953,486	481,117	10,286,834	24,482,793 97	24,975,944 37	19,140,816	39,213,178 30	28,351,040 04
Grand Trunk (Canada Atlantic)	1,917,573	276,033,020	79,740	988,767	1,651,922 48	1,757,017 46	1,779,969	2,383,028 05	2,413,021 12
Grand-Tronc-Pacifique	1,792,445	991,781,455	188,020	2,362,555	6,353,957 92	6,415,546 58	3,949,334	8,244,593 13	7,591,147 67
Halifax & South Western	267,342	16,386,129	270,814	35,721	280,567 48	285,005 00	396,656	561,052 79	527,636 96
Hereford	268,203	9,620,349	33,248	29,540	100,677 58	100,723 21	96,391	122,801 17	158,651 48
Inverness Railway & Coal Co	288,470	15,898,665	42,966	63,060	188,339 60	188,352 60	106,026	212,911 61	122,586 96
Irondale, Bancroft & Ottawa	31,078	795,281	33,764	.....	22,078 89	22,113 89	33,850	32,332 88	36,506 28
International of New Brunswick	88,872	3,444,821	32,650	17,880	79,286 05	79,642 05	120,530	130,339 08	117,095 02
Kent Northern	7,250	145,060	16,902	.....	11,543 59	11,543 59	16,902	20,247 85	20,331 29
Kettle Valley	27,772	136,294	2,216	.....	6,414 63	6,492 56	2,216	7,302 26	12,166 38

Klondike Mines	42,786	444,496	.....	14,168	112,175 90	112,175 90	14,168	112,175 90	52,118 58
Lotbinière & Megantic	41,941	583,681	18,780	.....	22,927 87	22,927 87	18,960	30,259 47	27,572 17
London & Port Stanley	637,869	10,322,663	14,739	43,092	84,692 88	93,373 65	122,382	135,841 74	180,915 11
Maine Central	183,443	935,559	6,493	3,192	6,756 01	6,756 01	13,596	18,082 11	14,382 27
Manitoba Great Northern	85,005	4,614,721	23,244	6,191	35,743 19	36,552 99	38,799	44,077 59	113,190 15
Maritime Coal, Railway & Power Co	214,631	2,379,300	33,878	.....	63,823 58	63,823 58	33,878	71,244 09	47,814 06
Massawippi Valley	527,491	15,988,830	7,980	75,496	137,147 66	139,971 29	181,263	212,199 54	227,305 98
Moncton & Buctouche	22,216	446,847	20,487	.....	18,122 42	18,122 42	20,487	29,762 70	31,303 74
Midland Railway Co. of Manitoba	185,111	13,267,271	.....	97,095	122,073 95	127,735 76	248,842	326,865 31	448,829 70
Montreal & Atlantic	1,203,616	62,175,234	129,052	277,625	741,584 30	751,153 69	582,163	1,018,077 63	1,037,158 92
Montreal & Province Line	108,478	2,766,054	16,902	23,095	74,809 06	74,893 19	91,820	137,588 26	103,455 61
Montreal & Vermont Junction	434,484	10,985,854	.....	34,594	69,414 91	69,758 88	92,778	132,273 09	87,041 39
Morrissey, Fernie & Michel	833,236	5,082,739	39,601	.....	129,237 57	136,627 90	39,601	150,144 40	127,452 35
National, Transcontinental, exploité par l'Intercolonial	62,973	5,045,541	73,452	19,430	61,725 42	61,790 00	93,846	75,067 69	107,705 80
Napierville, jonction	424,186	11,960,303	10,260	19,333	96,240 10	96,243 10	39,292	105,054 12	56,255 54
Nelson & Fort Sheppard	26,339	1,076,425	.....	18,794	36,309 78	36,558 78	56,346	66,331 57	116,976 22
New Brunswick Coal & Railway Co	58,507	1,926,941	42,943	.....	35,910 94	35,910 94	42,943	55,458 74	78,330 76
New Brunswick & P. E. Island	53,343	825,020	25,150	32,890	32,968 87	32,968 87	63,040	46,353 21	41,344 93
New Westminster Southern	51,292	534,800	20,981	74	33,787 45	33,791 45	21,055	47,324 38	31,943 46
Northern New Brunswick & Seaboard	71,243	1,211,131	12,073	.....	18,385 21	18,505 21	12,396	21,494 24	14,735 06
North Shore	1,550	12,400	3,360	.....	619 91	619 91	3,360	825 18	938 84
Ottawa & New York	396,895	19,164,501	.....	78,429	158,949 62	159,244 61	155,623	260,123 32	262,161 49
Père Marquette	2,140,323	377,499,887	15,026	773,280	2,118,504 12	2,151,848 00	1,046,670	2,362,025 58	1,804,492 23
Québec Central	1,086,205	81,586,720	281,411	340,090	1,092,900 95	1,092,900 95	851,039	1,568,020 60	1,093,463 86
Québec et Lac St-Jean	543,025	46,073,016	62,732	300,858	601,768 32	602,641 93	576,484	934,777 21	845,814 90
Quebec, Montreal & Southern	485,390	18,739,680	85,436	67,422	241,704 64	244,774 21	278,075	411,635 94	533,650 45
Quebec Oriental	68,037	5,150,275	.....	72,692	77,072 66	77,072 66	134,778	134,825 11	125,795 33
Quebec Railway, Light & Power Co	225,045	1,716,315	.....	23,955	71,026 70	72,732 09	31,281	87,159 61	70,071 61
Roberval-Saguenay	55,032	915,530	137,560	.....	22,614 95	26,211 53	137,560	31,950 86	36,771 34
Red Mountain	31,085	277,268	6,570	3,209	9,751 74	11,818 74	9,779	15,246 27	31,650 86
Rutland & Noyan	222,856	755,482	.....	2,492	5,597 03	5,597 03	7,933	14,912 08	12,527 84
Salisbury and Albert	40,106	1,034,854	30,064	.....	23,021 89	23,021 89	30,064	36,140 84	30,347 29
Schomberg and Aurora	15,352	153,520	22,962	.....	7,901 51	7,901 51	22,962	14,005 04	14,232 53
Stanstead, Shefford and Chambly	461,549	2,279,469	17,500	21,319	46,860 65	48,107 68	83,473	89,960 71	97,999 23
St. Clair Tunnel	.....	.....	.....	.....	273,531 00	273,531 00	.....	347,770 50	107,675 43
St. Lawrence and Adirondack	946,044	35,565,339	.....	114,267	368,327 84	369,882 44	326,967	653,538 41	485,310 51
St. Martins	11,277	168,273	17,160	.....	8,626 88	8,626 88	17,160	14,551 90	13,989 97
Sydney and Louisburg	4,895,569	70,317,192	20,032	204,691	697,699 94	725,116 23	256,355	807,167 35	580,619 62
Temiscouata	213,681	9,353,790	70,625	25,799	200,457 86	200,945 50	169,976	271,776 68	199,957 53
Temiskaming and Northern Ontario	759,952	84,486,528	68,101	360,901	964,304 49	975,842 93	779,432	1,690,688 76	1,493,787 71
Thousand Islands	38,789	232,734	32,060	.....	23,573 12	23,594 12	32,060	40,683 58	29,429 25
Toronto, Hamilton and Buffalo	2,192,285	84,803,590	.....	148,244	949,241 26	1,040,305 56	478,905	1,502,331 70	1,085,316 72
Vancouver, Victoria and Eastern	1,315,391	35,810,120	93,102	81,251	489,091 27	495,520 00	320,701	770,594 35	938,337 77
Victoria Terminal Railway and Ferry Co	26,911	26,642	31	579	1,746 61	1,746 61	2,590	4,876 04	3,189 32
Victoria and Sydney, B.C	28,637	385,139	496	9,439	24,782 38	24,978 28	42,010	56,468 37	81,868 01
Wabash (en Canada)	1,802,486	351,899,342	12,448	811,278	1,822,717 92	1,831,217 45	1,540,110	2,526,897 39	2,335,801 74
Wellington Colliery Co	312,162	3,302,555	31,200	.....	100,237 54	100,237 54	31,200	104,579 94	104,579 94
York and Carleton	10,204	102,040	8,585	.....	3,592 27	3,592 27	8,585	5,677 48	3,731 63
Totaux	101,393,989	22,063,294,685	7,126,841	55,343,193	163,663,744 26	165,753,730 45	107,895,272	243,083,539 04	178,975,258 90

TABLEAU 11—Relevé du nombre de milles parcourus par les trains pendant l'année expirée le 30 juin 1914.

Nom du chemin de fer.	Milles produisant revenu. Trains à voyageurs.	Milles produisant revenu. Trains mixtes.	Milles produisant revenu. Trains de marchandises.	Milles parcourus par les trains spéciaux.	Total des mill. parc. par des trains donnant revenu.	Milles parc. par les trains ne produisant pas revenu.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Algoma Central and Hudson Bay	152,951	3,170	126,715	8,323	291,159	51,091
Algoma Eastern	13,695	4,338	32,662	159	50,854	3,080
Atlantic, Quebec and Western	59,006	7,944	24,866	.....	91,816	5,589
Baie de Quinté	4,750	154,235	54,851	.....	213,836	.....
Bedlington and Nelson	.....	1,708	.....	.....	1,708	51
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	43,470	.....	23,184	138	66,792	2,818
British Yukon	581	39,330	6,046	.....	45,957	720
Brockville, Westport and North Western	21,436	31,601	1,619	.....	54,656	.....
Canada and Gulf Terminal	22	23,428	174	.....	23,624	1,204
Canada Southern	1,915,153	139,719	1,822,846	3,044	3,880,762	58,701
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	3,050,330	367,128	4,683,027	3,712	8,104,197	139,303
" " (Ile du P.-E.)	144,267	217,682	.....	15,516	377,465	15,576
Canadian Northern	2,651,350	896,869	5,208,751	63,046	8,920,016	300,059
" " (Ontario)	433,581	142,082	366,863	3,093	945,619	86,445
" " (Québec)	355,300	114,179	368,192	122	837,793	38,871
Canadien Pacifique	21,523,630	1,890,364	24,164,242	67,198	47,645,434	1,948,384
Cape Breton	.....	19,654	.....	.....	19,654	.....
Caraquet	.....	41,600	.....	.....	41,600	.....
Central Ontario	136,923	45,531	183,276	.....	365,730	5,228
Crow's Nest Southern	45,670	.....	44,551	52	90,273	9,322
Cumberland	270	31,101	16,576	.....	47,947	.....
Dominion Atlantic	300,801	191,003	102,496	215	594,515	71,148
Eastern British Columbia	.....	7,536	.....	216	7,752	168
Elgin and Havelock	.....	11,664	.....	.....	11,664	.....
Essex Terminal	.....	23,200	.....	.....	23,200	.....
Esquimalt and Nanaimo	144,808	3,230	122,635	467	271,140	24,746
Fredericton and Grand Lake	.....	24,632	.....	.....	24,632	.....
Grand-Tronc	8,358,978	481,117	10,286,834	13,887	19,140,816	744,132
" (Canada Atlantique)	709,979	97,740	988,767	1,483	1,779,969	102,496
Grand-Tronc-Pacifique	1,396,250	188,020	2,362,555	2,509	3,949,334	709,680
Halifax and South Western	85,019	270,814	35,721	5,102	396,656	11,110
Hereford	33,603	33,248	29,540	.....	96,391	690
Inverness Railway and Coal Co	.....	42,966	63,060	.....	106,026	3,290
Irondale, Bancroft and Ottawa	.....	33,764	.....	86	33,850	.....
International of New Brunswick	70,000	32,650	17,880	.....	120,530	5,558
Kent Northern	.....	16,902	.....	.....	16,902	.....
Kettle Valley	.....	2,216	.....	.....	2,216	.....

Klondike Mines	.....	.....	14,168	.....	14,168	.....
Lotbinière and Megantic	.....	18,780	.....	180	18,960	.....
London and Port Stanley	64,551	14,739	43,092	.....	122,382	607
Maine Central	3,911	6,493	3,192	.....	13,596	206
Manitoba Great Northern	9,364	23,244	6,191	.....	38,799	475
Maritime Coal Railway and Power Co	.....	33,878	.....	.....	33,878	2,000
Massawippi Valley	97,787	7,980	75,497	.....	181,263	1,516
Moncton and Buctouche	.....	20,487	.....	.....	20,487	.....
Midland Railway Co. of Manitoba	150,898	.....	97,095	849	248,842	415
Montreal and Atlantic	175,127	129,052	377,625	359	582,163	57,572
Montreal and Province Line	51,555	16,902	23,095	268	91,820	819
Montreal and Vermont Junction	58,115	.....	34,594	69	92,778	2,217
Morrissey, Fernie and Michel	.....	39,601	.....	.....	39,601	.....
National, Transcontinental, exploité par l'Intercolonial	868	73,452	19,430	96	93,846	5,551
Napierville, jonction	9,699	10,260	19,333	.....	39,292	18
Nelson and Fort Sheppard	37,552	.....	18,794	.....	56,346	5,668
New Brunswick Coal and Railway Co	.....	42,943	.....	.....	42,943	.....
New Brunswick and P.E. Island	5,000	25,150	32,890	.....	63,040	.....
New Westminster Southern	.....	20,981	74	.....	21,055	.....
Northern New Brunswick and Seaboard	.....	12,073	.....	323	12,396	.....
North Shore	.....	3,360	.....	.....	3,360	.....
Ottawa and New York	77,194	.....	78,429	.....	155,623	23,265
Père Marquette	257,832	15,026	773,280	532	1,046,670	5,769
Québec Central	220,553	281,411	340,090	8,985	851,039	271,097
Québec et Lac St-Jean	212,650	62,732	300,858	244	576,484	12,460
Quebec, Montreal and Southern	125,217	85,436	67,422	.....	278,075	4,379
Québec Oriental	62,086	.....	72,692	.....	134,778	3,235
Quebec Railway Light and Power Co	7,326	.....	23,955	.....	31,281	62
Roberval-Saguenay	.....	137,560	.....	.....	137,560	.....
Red Mountain	.....	6,570	3,209	.....	9,779	551
Rutland and Noyan	5,441	.....	2,492	.....	7,933	.....
Salisbury and Albert	.....	30,064	.....	.....	30,064	.....
Schomberg and Aurora	.....	22,962	.....	.....	22,962	.....
Stanstead, Shefford and Chambly	44,065	17,500	21,319	589	83,473	9,207
St. Clair Tunnel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
St. Lawrence and Adirondack	212,454	.....	114,267	246	326,967	11,685
St. Martins	.....	17,160	.....	.....	17,160	.....
Sydney and Louisburg	31,632	20,032	204,691	.....	256,355	.....
Temiscouata	73,552	70,625	25,799	.....	169,976	13,146
Temiskaming and Northern Ontario	348,118	68,101	360,901	2,312	779,432	61,743
Thousand Islands	.....	32,060	.....	.....	32,060	.....
Toronto, Hamilton and Buffalo	328,983	.....	148,244	1,678	478,905	18,024
Vancouver, Victoria and Eastern	145,913	93,102	81,251	435	320,701	30,846
Victoria Terminal Railway and Ferry Co	1,980	31	579	.....	2,590	.....
Victoria and Sydney, B.C	32,075	496	9,439	.....	42,010	.....
Wabash (en Canada)	715,727	12,448	811,278	657	1,540,110	29,935
Wellington Colliery Co	.....	31,200	.....	.....	31,200	.....
York and Carleton	.....	8,585	.....	.....	8,585	.....
Totaux	45,219,048	7,126,841	55,343,193	206,190	107,895,272	4,911,928

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1914.

Nom du chemin de fer.	PRODUITS AGRICOLES.							
	Grain.				Farine.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des E.-U.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des E.-U.	Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	220	1,122	.....	1,342	40	150	.....	190
Algoma Eastern	61	110	.....	171	42	.....	.....	42
Atlantic, Quebec and Western	10	401	.....	411	150	2,413	.....	2,563
Baie de Quinté	3,303	830	.....	4,133	527	1,057	.....	1,584
Bedlington and Nelson	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	41,762	106	30	41,898	186	.....	24	210
British Yukon	1,860	.....	.....	1,860	353	.....	.....	353
Brockville, Westport and North Western	153	3,088	.....	3,241	820	2,169	.....	2,989
Canada and Gulf Terminal	9	314	.....	323	30	675	.....	705
Canada Southern	29,229	70,934	589,184	689,347	30,121	60,262	114,112	204,495
Chemin de fer de l'Etat—(Intercolonial)	27,777	147,070	.....	174,847	41,826	152,702	.....	194,528
" " (Ile du P.-E.)	10,922	52	.....	10,974	3,012	517	.....	3,529
Canadian Northern	1,852,683	63,719	2,212	1,918,614	78,572	10,127	1,281	89,980
" " Ontario	4,756	6,659	.....	11,415	3,674	3,279	.....	6,953
" " Quebec	4,178	3,391	.....	7,569	3,785	18,167	.....	21,952
Canadian Pacific	4,367,483	284,170	97,325	4,748,978	714,179	60,557	105,489	880,225
Cape Breton	.....	.....	.....	.....	6	636	.....	642
Caraquet	2	.....	.....	2	.....	2,560	.....	2,560
Central Ontario	2,458	5,498	.....	7,956	193	3,321	.....	3,514
Crow's Nest Southern	.....	88	81	169	.....	.....	.....	.....
Cumberland	.....	420	.....	420	.....	5,200	.....	5,200
Dominion Atlantic	1,648	3,931	127	5,706	.....	.....	.....	.....
Eastern British Columbia	.....	186	.....	186	.....	40	.....	40
Elgin and Havelock	45	209	.....	254	23	524	.....	547
Essex Terminal	.....	800	.....	800	.....	450	.....	450
Esquimalt and Nanaimo	6,624	10,676	.....	17,300	2,348	2,688	.....	5,036
Fredericton and Grand Lake	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand Tronc	1,401,745	190,707	421,019	2,013,471	391,293	60,275	146,586	598,154
" (Canada Atlantique)	312,343	21,060	91	333,494	34,580	19,882	137	54,599
Grand Tronc Pacifique	764,371	404	97	764,872	7,184	177	.....	7,361
Halifax and South Western	1,138	1,532	.....	2,670	5,797	9,673	300	15,770
Hereford	264	978	2,566	3,808	477	625	80	1,182
Inverness Ry. and Coal Co	11	295	.....	306	86	1,451	.....	1,537
Irondale, Bancroft and Ottawa	27	146	.....	173	3	258	.....	261
International of New Brunswick	804	842	.....	1,646	243	216	.....	459
Kent Northern	28	.....	.....	28	5	1,044	.....	1,049

Kettle Valley	45	30	.....	75	.....	167	.....	167
Klondike Mines	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lotbinière and Megantic	49	230	.....	279	98	214	.....	312
London and Port Stanley	.....	1,989	4,867	6,856	2	1	.....	3
Maine Central	.....	.....	915	915	.....	.....	160	160
Manitoba Great Northern	30,942	8,852	15	39,809	99	.....	.....	99
Maritime Coal, Ry. and Power Co	147	236	.....	383	20	366	.....	386
Massawippi Valley	572	14,461	3,771	18,804	18	1,769	442	2,229
Moncton and Buctouche	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Midland Ry. Co. of Manitoba	294	1,047	539	1,880	20	.....	316	336
Montreal and Atlantic	417	128,994	256	129,667	317	142,716	221	143,254
Montreal and Province Line	225	4,576	.....	4,801	176	1,349	.....	1,525
Montreal and Vermont Jct	15	91,154	151	91,320	50	4,465	.....	4,515
Morrissey, Fernie and Michel	.....	300	.....	300	.....	.....	.....	.....
National Transcontinental, exploitée par l'Intercolonial	.....	266	.....	266	.....	44	.....	44
Napierville Junction	159	134	86	379	.....	583	.....	583
Nelson and Fort Sheppard	134	100	56	290	.....	.....	101	101
New Brunswick Coal and Ry. Co	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
New Brunswick and P. E. Island	.....	600	.....	600	.....	440	.....	440
New Westminster Southern	.....	351	.....	351	35	80	.....	115
Northern New Brunswick and Seaboard	.....	55	.....	55	1	40	.....	41
North Shore	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ottawa and New York	414	971	270	1,655	371	2,605	.....	2,976
Père Marquette	.....	11,456	16,046	27,502	828	502	.....	1,330
Quebec Central	.....	12,089	.....	12,089	.....	23,299	.....	23,299
Quebec and Lake St. John	857	4,587	.....	5,444	519	7,397	.....	7,916
Quebec, Montreal and Southern	598	2,362	.....	2,960	55	7,910	.....	7,965
Quebec Oriental	95	115	.....	210	120	2,791	.....	2,911
Quebec Ry., Light and Power Co	4,027	.....	.....	4,027	833	173	.....	1,006
Roberval-Saguenay	80	334	.....	414	18	21	.....	39
Red Mountain	.....	.....	116	116	.....	20	49	69
Rutland and Noyan	.....	36	712	748	.....	.....	40	40
Salisbury and Albert	24	469	.....	493	84	1,130	.....	1,214
Schomberg and Aurora	2,682	.....	.....	2,682	167	.....	.....	167
Stanstead, Shefford and Chambly	.....	97,300	.....	97,300	1,024	4,646	.....	5,670
St. Clair Tunnel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
St. Lawrence and Adirondack	821	1,062	104	1,987	3,315	1,283	59	4,657
St. Martins	.....	120	.....	120	.....	340	.....	340
Sydney and Louisburg	21	620	.....	641	.....	3,961	.....	3,961
Temiscouata	386	1,659	.....	2,045	300	2,521	.....	2,821
Temiskaming and Northern Ontario	1,074	5,529	.....	6,603	638	5,558	11	6,207
Thousand Islands	.....	254	.....	254	.....	1,356	.....	1,356
Toronto, Hamilton and Buffalo	2,943	83,453	.....	86,396	3,698	38,395	.....	42,093
Vancouver, Victoria and Eastern	4,359	202	5,921	10,482	213	20	1,473	1,706
Victoria Terminal Ry. and Ferry Co	743	575	.....	1,318	54	31	.....	85
Victoria and Sydney, B.C	66	1,163	.....	1,229	.....	83	.....	83
Wabash (en Canada)	1,612	293	139,356	141,261	342	114	51,210	51,666
Wellington Colliery Co	.....	343	.....	343	.....	127	.....	127
York and Carleton	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	8,889,715	1,298,105	1,285,913	11,473,733	1,332,970	677,612	422,091	2,432,673

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'anné expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	PRODUITS AGRICOLES.							
	Autres produits de la minoterie.				Foin.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu des chemins des E.-U.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu des chemins des E.-U.	Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	.....	49	.....	49	2,440	.....	.....	2,440
Algoma Eastern	.....	62	.....	62	240	184	.....	424
Atlantic, Quebec and Western	.....	25	.....	25	15	32	.....	47
Baie de Quinté	1,310	3,879	.....	5,189	2,959	21	.....	2,980
Bedlington and Nelson	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	105	.....	.....	105	30	.....	.....	30
British Yukon	60	.....	.....	60	1,840	.....	.....	1,840
Brockville, Westport and North Western	718	1,989	.....	2,707	29	21	.....	50
Canada and Gulf Terminal	.....	.....	.....	.....	12	1	.....	13
Canada Southern	13,280	14,316	151,894	179,490	30,596	233	21,135	51,964
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	22,120	31,819	.....	53,939	61,694	2,819	.....	64,513
" " " Ile du P.-E.	1,513	161	.....	1,674	2,937	.....	.....	2,937
Canadian Northern	20,510	7,212	1,865	29,587	33,915	791	1,210	35,916
" " Ontario	3,795	3,497	.....	7,292	6,708	1,913	.....	8,621
" " Québec	1,700	1,208	.....	2,908	20,415	548	.....	20,963
Canadien-Pacifique	378,890	25,904	49,276	454,070	287,241	55,201	9,877	352,319
Cape Breton	.....	.....	.....	.....	2	68	.....	70
Caraquet	.....	.....	.....	.....	17	844	.....	861
Central Ontario	950	5,155	.....	6,105	752	4,040	.....	4,792
Crow's Nest Southern	50	98	.....	148	13	62	128	203
Cumberland	48	280	.....	328	160	342	.....	502
Dominion Atlantic	6,415	8,977	3,662	19,054	4,706	78	.....	4,784
Eastern British Columbia	.....	50	.....	50	.....	345	.....	345
Elgin and Havelock	237	315	.....	552	.....	.....	.....	.....
Essex Terminal	.....	.....	.....	.....	.....	200	.....	200
Esquimalt and Nanaimo	6,271	3,009	.....	9,280	2,601	397	.....	2,998
Fredericton and Grand Lake	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand-Tronc	99,505	14,576	145,544	259,625	138,286	42,002	49,051	229,339
" (Canada Atlantique)	6,992	10,367	413	17,772	23,659	14,969	69	38,697
Grand-Tronc Pacifique	.....	.....	.....	.....	11,648	53	.....	11,701
Halifax and South Western	3,456	1,256	267	4,979	3,534	1,094	.....	4,628
Hereford	37	93	77	207	249	10	.....	259
Inverness Ry. and Coal Co	32	853	.....	885	136	699	.....	835
Irondale, Bancroft and Ottawa	43	532	.....	575	11	514	.....	525
International of New Brunswick	35	23	.....	58	1,090	694	.....	1,784
Kent Northern	.....	.....	.....	.....	290	.....	.....	290

Kettle Valley					118		192	310
Klondike Mines								
Lotbinière and Megantic	164	372		536	265			265
London and Port Stanley	41	24		65	310	202		512
Maine Central			206	206			122	122
Manitoba Great Northern	292		86	378			20	20
Maritime Coal, Ry. and Power Co	213	333		546	120	751		871
Massawippi Valley	573	1,742	1,247	3,562	355	1,427	252	2,034
Moncton and Buctouche					23			23
Midland Ry. Co. of Manitoba	71		871	942			94	94
Montreal and Atlantic	1,139	86,588	408	88,135	29,112	10,435	57	39,604
Montreal and Province Line	150	1,001		1,151	16,950	470		17,420
Montreal and Vermont Jct	12	42,608		42,620	7,020	28,994		36,014
Morrissey, Fernie and Michel		50		50		500		500
National Transcontinental exploité par l'Intercolonial						335		335
Napierville Jct		41		41	15,053	35	34	15,122
Nelson and Fort Sheppard	58	187	257	502	13		2,591	2,604
New Brunswick Coal and Ry. Co								
New Brunswick and P. E. Island		490		490	4,600			4,600
New Westminster Southern	179	1,232		1,411	84	960		1,044
Northern New Brunswick and Seaboard		3		3		159		159
North Shore	144			144				
Ottawa and New York	374	2,537	88	2,999	2,236	1,795		4,031
Père Marquette	576	65	373	1,014		2,056	3,692	5,748
Quebec Central								
Quebec and Lake St. John	130	1,755		1,885	3,219	840		4,059
Quebec, Montreal and Southern	24	656		680	43,689	2,006		45,695
Quebec Oriental	15	25		40	307			307
Quebec Ry., Light and Power Co	852	3		855	471	706		1,177
Roberval-Saguenay	24	48		72				
Red Mountain							763	763
Rutland and Noyan		19		19	1,346	22,725		24,071
Salisbury and Albert					1,046			1,046
Schomberg and Aurora					88			88
Stanstead, Shefford and Chambly		45,020		45,020	7,980	33,080		41,060
St. Clair Tunnel								
St. Lawrence and Adirondack	2,305	1,624	196	4,125	5,800	20,504	6	26,310
St. Martins						80		80
Sydney and Louisburg	82	728		810		5,890		5,890
Temiscouata	83	105		188	476	395		871
Temiskaming and Northern Ontario	979	1,653		2,632	3,504	9,467	55	13,026
Thousand Islands					627			627
Toronto, Hamilton and Buffalo	3,707	8,735		12,442	7,458	1,595		9,053
Vancouver, Victoria and Eastern	2,178	277	1,175	3,630	12,727	37	2,343	15,107
Victoria Terminal Ry. and Ferry Co	472	76		548	15	240		255
Victoria and Sydney, B.C	36	478		514	249	26		275
Wabash (in Canada)			72,363	72,363			12,372	12,372
Wellington Colliery Co		98		98				
York and Carleton					606	764		1.370
Totaux	582,945	334,278	430,268	1,347,491	804,092	274,649	104,063	1,182,804

TABLEAU—Relevé du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Produits agricoles.							
	Tabac.				Coton.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemin en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay								
Algoma Eastern								
Atlantic, Quebec and Western								
Baie de Quinté								
Bedlington and Nelson								
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay								
British Yukon	10			10				
Brockville, Westport and North Western								
Canada and Gulf Terminal	1	1		2				
Canada Southern	1,564	97	8,401	10,062			25,103	25,103
Canadian Govt. Railways—Intercolonial	547	471		1,018	4,748	1,400		6,148
" " " P. E. Island	155	48		203	53	48		101
Canadian Northern								
" " Ontario								
" " Quebec	1,778	407		2,185				
Canadien Pacifique	14,939	3,046	2,038	20,023	2,611	5,567	10,128	18,306
Cape Breton								
Caraquet								
Central Ontario								
Crow's Nest Southern								
Cumberland		1		1				
Dominion Atlantic	67	14		81				
Eastern British Columbia								
Elgin and Havelock								
Essex Terminal								
Esquimalt and Nanaimo								
Fredericton and Grand Lake								
Grand-Tronc	3,570	1,110	4,203	8,883	2,116	4,483	7,761	14,270
" (Canada Atlantic)	10	1,750		1,760	4,043	2,467	348	6,858
Grand-Tronc Pacifique	113	191		304	57	114	15	186
Halifax and South Western	34	101		135				
Hereford	2	9	1	12				
Inverness Ry. and Coal Co								
Irondale, Bancroft and Ottawa								
International of New Brunswick	4	6		10				
Kent Northern								

Kettle Valley								
Klondike Mines								
Lotbinière and Megantic								
London and Port Stanley								
Maine Central			13	13				
Manitoba Great Northern	16	12		28				
Maritime Coal, Ry. and Power Co		7		7				
Massawippi Valley	2	19	5	26			20	20
Moncton and Buctouche								
Midland Ry. Co. of Manitoba							38	38
Montreal and Atlantic	75	1,587	801	2,463		3,591	600	4,191
Montreal and Province Line								
Montreal and Vermont Junction								
Morrissey, Fernie and Michel								
National, Transcontinental, exploité par l'Intercolonial								
Napierville, jonction			348	348			812	812
Nelson and Fort Sheppard								
New Brunswick Coal and Ry. Co								
New Brunswick and P. E. Island								
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick and Seaboard		1		1				
North Shore								
Ottawa and New York	31	1		32	185	170	238	593
Père Marquette	25			25				
Quebec Central								
Québec et Lac St-Jean	11	42		53				
Quebec, Montreal & Southern	23			23		22		22
Quebec Oriental								
Quebec Ry. Light and Power Co	44	1		45	13	3,585		3,598
Roberval and Saguenay								
Red Mountain								
Rutland and Noyan								
Salisbury and Albert								
Schomberg and Aurora								
Stanstead, Shefford and Chambly								
St. Clair Tunnel								
St. Lawrence and Adirondack	22	50	106	178	98	344	147	589
St. Martins								
Sydney and Louisburg		12		12				
Temiscouata	10	15		25		9		10
Temiskaming and Northern Ontario								
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	83	946		1,029		2,505		2,505
Vancouver, Victoria and Eastern	50		64	114			221	221
Victoria Terminal Ry. and Ferry Co								
Victoria and Sydney, B.C								
Wabash (en Canada)			708	708			21,858	21,858
Wellington Colliery Co								
York and Carleton								
Totaux	23,186	9,945	16,688	49,819	13,925	24,305	67,199	105,429

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	PRODUITS DE L'AGRICULTURE.							
	Fruits et légumes.				Autres produits de l'agriculture.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	45	163	...	208	...	...	...	...
Algoma Eastern	...	35	...	35	...	...	...	...
Atlantic, Quebec and Western	5	58	...	63	57	108	...	165
Baie de Quinte	1,217	83	...	1,300	...	...	...	...
Bedlington and Nelson	...	...	...	...	...	...	...	...
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	...	...	1,935	1,935	...	...	40	40
British Yukon	520	...	...	520	...	...	...	...
Brockville, Westport and North Western	112	120	...	232	...	...	...	...
Canada and Gulf Terminal	1,655	74	...	1,729	...	...	...	...
Canada Southern	41,285	8,661	129,466	179,412	3,900	2,452	87,567	93,919
Chemin de fer de l'Etat—(Intercolonial)	50,463	27,053	...	77,516	9,679	2,335	...	12,014
" " " (Ile du Prince-Edouard	11,117	83	...	11,200	948	23	...	971
Canadian Northern	23,134	4,401	12,873	40,408	...	...	...	...
" " Ontario	6,671	952	...	7,623	...	...	...	...
" " Québec	753	1,519	...	2,272	...	...	...	...
Pacifique-Canadien	302,947	69,420	145,956	518,323	96,468	33,585	14,370	144,423
Cape Breton	1	...	...	1	...	...	...	...
Caraquet	2,107	...	...	2,107	8	...	...	8
Central Ontario	7,251	2,561	...	9,812	...	...	...	...
Crow's Nest Southern	8	...	954	962	...	...	61	61
Cumberland	76	520	...	596	12	210	...	222
Dominion Atlantic	54,545	9	85	54,639	466	...	...	466
Eastern British Columbia	...	93	...	93	...	...	...	...
Elgin and Havelock	...	10	...	10	485	110	...	595
Essex Terminal	...	80	...	80	...	...	...	...
Esquimalt and Nanaimo	800	537	...	1,337	624	326	...	950
Fredericton and Grand Lake	...	...	...	...	...	...	...	...
Grand-Tronc	144,719	20,053	95,483	260,255	33,682	4,216	17,768	55,576
" (Canada Atlantique)	347	19,960	2,379	22,686	1,082	2,313	604	3,999
Grand-Trone-Pacifique	7,179	6,053	609	13,841	...	...	...	...
Halifax and South Western	3,297	575	...	3,872	72	75	...	147
Hereford	133	43	2	178	43	...	1	44
Inverness Ry. and Coal Co	29	47	...	76	...	...	...	...
Irondale, Bancroft and Ottawa	4	68	...	72	...	...	...	...
International of New Brunswick	500	130	...	630	13	5	...	18
Kent Northern	673	...	...	673	...	...	...	...

Kettle Valley	48			48	15			15
Klondike Mines								
Lotbinière & Megantic	8	34		42	618	182		800
London and Port Stanley	200	118		318	163	91		254
Maine Central			2,114	2,114				
Manitoba Great Northern		729	414	1,143	15		125	140
Maritime Coal, Ry. and Power Co	1	145		146				
Massawippi Valley	626	709	268	1,603	21	78	4	103
Moncton & Buctouche o	3,952			3,952				
Midland Ry. Co. of Manitoba	16		13,866	13,882	70	41	791	902
Montreal and Atlantic	493	12,681	1,177	14,351	161	5,538	640	6,339
Montreal and Province Line								
Montreal and Vermont Jct		3,466	575	4,041		4,118		4,118
Morrissey, Fernie and Michel		50		50				
National Transcontinental	4,319			4,319				
Napierville, Junction	15		5,917	5,932				
Nelson and Fort Sheppard			316	316	20			20
New Brunswick Coal and Ry. Co						2,445		2,445
New Brunswick and P. E. Island								
New Westminster Southern	54	568		622				
Northern New Brunswick and Seaboard		67		67		8		8
North Shore								
Ottawa and New York	104	200	293	597	44	132	173	349
Père Marquette	556	270	114	940	467	11,155	19,304	30,926
Quebec Central					5,153	909		6,062
Québec et Lac St-Jean	1,109	720		1,829				
Quebec, Montreal and Southern	361	510		871				
Quebec Oriental					1,521	406		1,927
Quebec Ry., Light and Power Co	422	10		432	59	4		63
Roberval-Saguenay	1			1				
Red Mountain			106	106				
Rutland and Noyan		100	120	220		13	12	25
Salisbury and Albert								
Schomberg and Aurora	224			224				
Stanstead, Shefford and Chambly	1,274	3,107	570	4,951		4,523		4,523
St. Clair Tunnel								
St. Lawrence and Adirondack	393	8,242	3,407	12,042	487	754	791	2,032
St. Martin					60	25		85
Sydney and Louisburg	202	712		914	106	1,216		1,322
Temiscouata	2,039	2,810		4,849				
Temiskaming and Northern Ontario	1,418	5,025		6,443				
Thousand Islands		22		22				
Toronto, Hamilton and Buffalo	6,901	11,562		18,463	1,619	6,697		8,316
Vancouver, Victoria and Eastern	5,181	54	6,994	12,229	146		1,006	1,152
Victoria Terminal Ry. and Ferry Co	143	428		571	3	8		11
Victoria and Sydney, B.C	305	264		569	3	8		11
Wabash (en Canada)	2,863	3,476	34,628	40,967	332		17,641	17,973
Wellington Colliery Co		110		110				
York and Carleton								
Totaux	694,821	219,550	460,621	1,374,992	158,622	84,109	160,808	403,539

TABLEAU 12 —RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Produits des animaux.							
		Animaux vivants.				Viandes préparées.		
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	468	261	.....	729	.....	152	.....	152
Algoma Eastern	231	.....	.....	231	.....	15	.....	15
Atlantic, Quebec and Western	154	85	.....	239	11	86	.....	97
Baie de Quinte	3,574	152	.....	3,726	22	13	.....	35
Bedlington and Nelson	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	107	44	84	235	.....	.....	24	24
British Yukon	1,687	.....	.....	1,687	51	.....	.....	51
Brockville, Westport and North Western	2,182	34	.....	2,216	1	19	.....	20
Canada and Gulf Terminal	528	56	.....	584	16	3	.....	19
Canada Southern	25,704	10,261	110,893	146,858	1,205	52	168,612	169,869
Chemin de fer de l'état—Intercolonial	25,639	1,363	.....	27,002	6,217	5,352	.....	11,569
" " Ile du P.-E	5,650	21	.....	5,671	2,324	11	.....	2,335
Canadian Northern	80,432	10,053	514	90,999	5,447	269	212	5,928
" Ontario	9,207	5,685	.....	14,892	544	123	.....	667
" Québec	879	1,371	.....	2,250	.....	.....	.....	.....
Canadien Pacifique	450,137	73,886	6,906	530,929	64,625	3,165	49,133	116,923
Cap Breton	45	.....	.....	45	.....	.....	.....	.....
Caraquet	.....	9	.....	9	.....	127	.....	127
Central Ontario	6,787	432	.....	7,219	224	68	.....	292
Crow's Nest Southern	10	63	.....	73	.....	.....	27	27
Cumberland	2	29	.....	31	5	187	.....	192
Dominion Atlantic	2,717	326	2	3,045	558	21	.....	579
Eastern British Columbia	13	8	.....	21	.....	.....	.....	.....
Elgin and Havelock	30	37	.....	67	111	35	.....	146
Essex Terminal	270	640	.....	910	.....	.....	.....	.....
Esquimalt and Nanaimo	678	769	.....	1,447	3,111	1,724	.....	4,835
Fredericton and Grand Lake	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand Tronc	298,900	39,471	93,310	431,681	60,726	2,346	123,672	186,744
" (Canada Atlantique)	13,574	6,179	15	19,768	522	3,611	448	4,581
Grand Tronc Pacifique	21,890	872	98	22,860	2,940	78	56	3,074
Halifax and Southwestern	804	138	.....	942	95	23	.....	118
Hereford	363	50	8	421	8	21	23	52
Inverness Ry. and Coal Co	425	5	.....	430	13	5	.....	18
Irondale, Bancroft and Ottawa	390	6	.....	396	3	31	.....	34
International of New Brunswick	1,065	165	.....	1,230	62	61	.....	123
Kent Northern	188	10	.....	198	.....	20	.....	20
Kettle Valley	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Klondike Mines								
Lotbinière and Megantic					26			26
London and Port Stanley	260	144		404				
Maine Central			38	38				
Manitoba Great Northern	50		22	72	34	21	14	69
Maritime Coal Ry. and Power Co	31	2		33		16		16
Massawippi Valley	933	49	195	1,177	236	57	22	315
Moncton and Buctouche								
Midland Ry. Co. of Manitoba	89	129	288	506		985	90	1,075
Montreal and Atlantic	5,423	1,349	41	6,813		20,688	32	20,720
Montreal and Province Line	698	819		1,517				
Montreal and Vermont Jct		7,776		7,776				
Morrissey, Fernie and Michel		50		50		20		20
National Transcontinental	108			108				
Napierville Junction	1,006	10		1,016				
Nelson and Fort Sheppard	20		90	110			13	13
New Brunswick Coal and Ry. Co								
New Brunswick and P. E. Island	120			120				
New Westminster Southern						87		87
Northern New Brunswick and Seaboard	29	20		49		45		45
North Shore								
Ottawa and New York	2,702	218	14	2,934	24	20		44
Père Marquette		1,982	3,067	5,049	9			9
Quebec Central	8,457			8,457				
Québec et Lac St-Jean	4,449	260		4,709				
Quebec, Montreal Southern	3,105	100	6	3,211	22			22
Quebec Oriental	136	139		275	419	158		577
Quebec Ry. Light and Power Co	516	31		547	191			191
Roberval-Saguenay								
Red Mountain			10	10				
Rutland and Noyan								
Salisbury and Albert	333	15		348				
Schomberg and Aurora	1,241			1,241	45			45
Stanstead, Shefford and Chambly	1,433	6,601		8,034				
St. Clair Tunnel								
St. Lawrence and Adirondack	997	251	66	1,314	4	20	15	39
St. Martins								
Sydney and Louisburg	12	906		918	102	7,162		7,264
Témiscouata	409	124		533	60	201		261
Temiskaming and Northern Ontario	794	1,765		2,559	108	1,875	52	2,035
Thousand Islands	958	95		1,053				
Toronto, Hamilton and Buffalo	2,315	10,545		12,860	34	12		46
Vancouver, Victoria and Eastern	1,101	11	2,798	3,910	2,890	15	484	3,389
Victoria Terminal Ry. and Ferry Co	1	31		32	63	220		283
Victoria and Sydney, B.C	18	14		32	25	264		289
Wabash (en Canada)	1,733		25,925	27,658			41,585	41,585
Wellington Colliery Co		14		14		43		43
York and Carleton								
Totaux	994,207	185,931	244,390	1,424,528	153,133	49,527	384,514	587,174

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1914.

Nom du chemin de fer.	PRODUITS DES ANIMAUX—*Suite.*							
	Autr. produits empaquetés—Produits domestiques.				Volailles, gibier et poisson.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	...	46	...	46	...	...	...	...
Algoma Eastern	...	58	...	58	...	...	...	...
Atlantic, Quebec and Western	5	43	...	48	3,075	15	...	3,090
Bay of Quinte	1,846	45	...	1,891	...	...	...	...
Bedlington and Nelson	20	...	...	20	12	...	...	12
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	...	...	...	...	...	...	...	...
British Yukon	240	...	...	240	10	...	...	10
Brockville, Westport and North Western	2,785	16	...	2,801	31	3	...	34
Canada and Gulf Terminal	172	...	...	172	13	7	...	20
Canada Southern	18,520	2,829	73,778	95,127	826	1,715	48,740	51,281
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	10,982	11,970	...	22,952	24,023	17,515	...	41,538
" " Ile du Prince-Edouard	2,533	85	...	2,618	4,046	217	...	4,263
Canadian Northern	2,965	788	3,381	7,134	2,604	618	212	3,434
" " Ontario	1,238	1,452	...	2,690	33	390	...	423
" " Québec	...	1,434	...	1,434	3,347	6,040	...	9,387
Canadien Pacifique	26,844	3,791	37,038	67,673	40,912	14,162	6,176	61,250
Cape Breton	...	...	...	...	95	...	...	95
Caraquet	43	261	...	304	6,805	...	...	6,805
Central Ontario	1,041	111	...	1,152	5	7	...	12
Crow's Nest Southern	...	...	59	59	...	...	...	...
Cumberland	...	62	...	62	...	1	...	1
Dominion Atlantic	130	17	29	176	2,993	152	4	3,149
Eastern British Columbia	...	...	...	...	...	...	...	...
Elgin and Havelock	26	29	...	55	10	10	...	20
Essex Terminal	...	...	...	...	...	...	...	...
Esquimalt and Nanaimo	279	435	...	714	1,187	68	...	1,255
Fredericton and Grand Lake	...	...	...	...	...	...	...	...
Grand-Tuonc	28,469	1,559	33,835	63,863	953	4,872	12,725	18,550
" (Canada Atlantique)	829	2,125	399	3,353	36	1,959	1,358	3,353
Grand-Tronc-Pacifique	...	...	...	...	448	243	18	709
Halifax and Southwestern	647	695	...	1,342	11,363	208	9	11,580
Hereford	37	8	10	55	...	7	1	8
Inverness Ry. and Coal Co	27	8	...	35	1,757	417	...	2,174
Irondale, Bancroft and Ottawa	65	4	...	69	1	...	...	1
International of New Brunswick	207	84	...	291	24	16	...	40

Kent Northern					789			789
Kettle Valley								
Lotbinière and Megantic	12	53		65	29	11		40
London and Port Stanley	5	6		11		1		1
Maine Central								
Manitoba Great Northern		33	16	49		48	15	63
Maritime Coal, Ry. and Power Co	3	51		54	1	8		9
Massawippi Valley	358		39	397	1	155	19	175
Moncton and Buctouche								
Midland Ry. Co. of Manitoba		88	191	279		646	237	883
Montreal and Atlantic		8,183	496	8,679		6,497	1,047	7,544
Montreal and Province Line					7	2		9
Montreal and Vermont Jct		83		83	12	62		74
Morrissey, Fernie and Michel								
National Transcontinental						18		18
Napierville Jct					18	112		130
Nelson and Fort Sheppard								
New Brunswick Coal and Ry. Co								
New Brunswick and P. E. Island					900			900
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick and Seaboard		3		3		10		10
North Shore								
Ottawa and New York	80	2	1	83	59	18		77
Père Marquette	68	29		97	36	13		49
Quebec Central								
Québec et Lac Saint-Jean		562		562	3,390			3,390
Quebec, Montreal and Southern					42	14		56
Quebec Oriental	40	64		104	387	3,589		3,976
Quebec Ry. Light and Power Co	275			275	27			27
Roberval-Saguenay								
Red Mountain								
Rutland and Noyan			33	33				
Salisbury and Albert								
Schomberg and Aurora								
Stanstead, Shefford and Chambly		78		78		54		54
St. Clair Tunnel								
St. Lawrence and Adirondack	57	56	1,729	1,842	799	5,099	64	5,962
St. Martins								
Sydney and Louisburg	210	1,246		1,456	112	101		213
Temiscouata	237	13		250	103	60		163
Temiskaming and Northern Ontario	30	438		468	12	110		122
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	2,486	2,233		4,719	106	1,657		1,763
Vancouver, Victoria and Eastern	112	12	428	552	5,081		495	5,576
Victoria Terminal Ry. and Ferry Co	56	408		464	24	145		169
Victoria and Sydney, C.-B	22	434		456	48	116		164
Wabash (en Canada)			61,114	61,114	464		37,370	37,834
Wellington Colliery Co								
York and Carleton								
Totaux	104,001	42,030	212,576	358,607	117,056	67,188	108,490	292,734

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	PRODUITS D'ANIMAUX—*Suite.*							
	Laine.				Peaux et cuirs.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	...	...	...	...	...	45	...	45
Algoma Eastern	...	...	...	...	...	...	...	...
Atlantic, Quebec and Western	3	5	...	8	16	28	...	44
Baie de Quinté	...	...	...	...	43	49	...	92
Bedlington and Nelson	...	...	...	...	50	...	...	50
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	...	...	...	...	...	...	...	...
British Yukon	...	...	...	...	...	...	...	...
Brockville, Westport and North Western	...	...	...	...	19	...	...	19
Canada and Gulf Terminal	13	...	...	13	45	1	...	46
Canada Southern	134	194	12,509	12,837	2,513	2,711	22,394	27,618
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	1,213	1,174	...	2,387	7,763	1,235	...	8,998
" " " Ile du Prince-Edouard	45	...	...	45	736	30	...	766
Canadian Northern	...	...	...	...	1,428	203	89	1,720
" " Ontario	...	...	...	...	744	296	...	1,040
" " Québec	...	...	...	...	674	1,001	...	1,675
Canadien Pacifique	3,628	2,563	950	7,141	24,032	12,060	14,944	51,036
Cape Breton	2	...	...	2	16	...	...	16
Caraquet	...	...	...	...	47	...	...	47
Central Ontario	...	...	...	...	249	12	...	261
Crow's Nest Southern	...	...	...	...	...	...	...	...
Cumberland	...	...	...	...	1	8	...	9
Dominion Atlantic	...	...	...	...	549	101	...	650
Eastern British Columbia	...	...	...	...	...	...	...	...
Elgin and Havelock	1	1	...	2	26	10	...	36
Essex Terminal	...	...	...	...	...	...	...	...
Esquimalt and Nanaimo	...	...	...	...	73	598	...	671
Fredericton and Grand Lake	...	...	...	...	...	...	...	...
Grand-Tronc	1,481	639	5,642	7,762	23,818	8,121	18,734	50,673
" (Canada Atlantic)	61	373	2	436	719	2,153	640	3,512
Grand-Tronc Pacifique	107	...	...	107	1,462	204	43	1,709
Halifax and Southwestern	16	...	...	16	184	3	...	187
Hereford	4	...	6	10	9	...	...	9
Inverness Ry. and Coal Co	19	3	...	22	83	1	...	84
Irondale, Bancroft and Ottawa	...	...	...	...	19	3	...	22
International of New Brunswick	...	...	...	...	2	...	...	2
Kent Northern	...	...	...	...	...	...	...	...
Kettle Valley	...	...	...	...	...	...	...	...

Klondike Mines								
Lotbinière and Megantic	4	2		6	243	10		253
London and Port Stanley	3	3		6				
Maine Central							19	19
Manitoba Great Northern					47	1,001		1,048
Maritime Coal, Ry. and Power Co	1			1	4			4
Massawippi Valley	5	6	12	23	171	531	52	754
Moncton and Buctouche								
Midland Ry. Co. of Manitoba			15	15	303	38	32	373
Montreal and Atlantic	415	122	547	1,084	648	16,785	1,282	18,715
Montreal and Province Line					125	544		669
Montreal and Vermont Jct						114		114
Morrissey, Fernie and Michel								
National Transcontinental						12		12
Napierville Jct			15	15		233		233
Nelson and Fort Sheppard						50		50
New Brunswick Coal and Ry. Co								
New Brunswick and P. E. Island								
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York	2		24	26	79	58		137
Père Marquette	47	28	12	87	7			7
Quebec Central								
Québec et Lac St-Jean					96	132		228
Quebec, Montreal and Southern					17	26		43
Quebec Oriental					3	6		9
Quebec Ry., Light and Power Co	1			1	136	40		176
Roberval-Saguenay								
Red Mountain								
Rutland and Noyan					4		1	5
Salisbury and Albert								
Schomberg and Aurora								
Stanstead, Shefford and Chambly	106			106				
St. Clair Tunnel								
St. Lawrence and Adirondack	7	9	10	26	158	869	305	1,332
St. Martins								
Sydney and Louisburg					12	62		74
Temiscouata	3			3	84	2		86
Temiskaming and Northern Ontario								
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	93	260		353	409	1,776		2,185
Vancouver, Victoria and Eastern	108		27	135	413	27	144	584
Victoria Terminal Ry. and Ferry Co						1		1
Victoria and Sydney, C.-B					1	1		2
Wabash (en Canada)			5,974	5,974	222		5,274	5,496
Wellington Colliery Co								
York and Carleton	169	49		218				
Totaux	7,691	5,431	25,745	38,867	68,502	51,191	63,953	183,646

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	PRODUITS D'ANIMAUX—*Suite.*				PRODUITS DES MINES.			
	Autres produits d'animaux.				Houille anthracite.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay						692		692
Algoma Eastern						2,339		2,339
Atlantic, Quebec and Western	19	67		86		150		150
Baie de Quinté						3,032		3,032
Bedlington and Nelson	15			15				
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay					30		3,755	3,785
British Yukon	340			340				
Brockville, Westport and North Western						1,186		1,186
Canada and Gulf Terminal	1			1	2	258		260
Canada Southern	12,215	3,640	85,916	101,771			1,209,232	1,209,232
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	7,557	1,546		9,103	16,797	27,357		44,154
" " " —Ile du Prince-Edouard	1,112	2		1,114	758			758
Canadian Northern					104,660	97,266	4,311	206,237
" " Ontario						15,184		15,184
" " Québec								
Canadien-Pacifique	99,414	53,640	10,690	163,744	197,802	940,652	38,897	1,177,351
Cape Breton						1,131		1,131
Caraquet	9	101		110				
Central Ontario						5,007		5,007
Crow's Nest Southern			88	88				
Cumberland								
Dominion Atlantic	15,530	3,276	97	18,903				
Eastern British Columbia								
Elgin and Havelock	207	43		250		256		256
Essex Terminal						1,150		1,150
Esquimalt and Nanaimo	404	1,025		1,429	519	32		551
Fredericton and Grand Lake								
Grand Tronc	33,284	6,343	43,892	83,519	77,609	106,647	1,798,815	1,983,071
" (Canada Atlantique)	1,679	859	31	2,569	3,985	135,343		139,328
Grand Tronc Pacifique								
Halifax and Southwestern	369	9		378	722	832		1,554
Hereford	553	8	24	585		72		72
Inverness Ry. and Coal Co						37		37
Irondale, Bancroft and Ottawa						170		170
International of New Brunswick					1	1		2
Kent Northern						1,024		1,024

Kettle Valley								
Klondike Mines								
Lotbinière & Megantic	316	134		450				
London and Port Stanley	53	22		75			69,375	69,375
Maine Central							47	47
Manitoba Great Northern	322		122	444			3,717	3,717
Maritime Coal, Ry. and Power Co								
Massawippi Valley	52	21	32	105			2,751	2,751
Moncton & Buctouche								
Midland Ry. Co. of Manitoba	369		938	1,307			16,442	16,442
Montreal and Atlantic	940	7,113	377	8,430	162	10,863	1,844	12,869
Montreal and Province Line	714	176		890		19,521	7,619	27,140
Montreal and Vermont Jct	468	9,150		9,618			20,421	20,421
Morrissey, Fernie and Michel								
National, Transcontinental								
Napierville, Jct							225,112	225,112
Nelson and Fort Sheppard	11		150	161				
New Brunswick Coal and Ry. Co								
New Brunswick and P. E. Island								
New Westminster Southern		30		30				
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York	1,517	1,158	7	2,682	159		43,647	43,806
Père Marquette	319	95	164	578			352,660	352,660
Quebec Central						4,979		4,979
Québec et Lac Saint-Jean								
Quebec, Montreal & Southern					40	5,361	30,629	36,030
Quebec Oriental	21	16		37		150		150
Quebec Ry. Light and Power Co	165			165	515			515
Roberval-Saguenay					13			13
Red Mountain			12	12			1,284	1,284
Rutland and Noyan	4	15	5	24				
Salisbury and Albert						90		90
Schomberg and Aurora	150			150				
Stanstead, Shefford & Chambly	584	9,333		9,917		30,130	14,660	44,790
St. Clair Tunnel								
St. Lawrence & Adirondack	1,077	539	1,872	3,488		262	274,956	275,218
St. Martins								
Sydney and Louisburg	2	15		17				
Temiscouata					17	65		82
Temiskaming and Northern Ontario	66	222		288	1,800	13,525	10,062	25,387
Thousand Islands						177		177
Toronto Hamilton & Buffalo	1,978	11,562		13,540		328,268		328,268
Vancouver, Victoria and Eastern	825	59	4,516	5,400				
Victoria Terminal Ry. and Ferry Co	14	360		374				
Victoria and Sydney, B.C	330	23		353				
Wabash (en Canada)	685		14,719	15,404			335,727	335,727
Wellington Colliery Co								
York and Carleton								
Totaux	183,690	110,602	163,652	457,944	405,591	1,753,209	4,465,963	6,6[illegible]4,763

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement du trafic pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	PRODUITS DES MINES—*Suite.*							
	Houille bitumineuse.				Coke.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autre chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	1,243	14,508	.....	15,751	.....	.....	.....	.....
Algoma Eastern	2,220	3,300	.....	5,520	.....	20	.....	20
Atlantic, Quebec and Western	.....	5,790	.....	5,790	.....	206	.....	206
Baie de Quinté	.....	25,564	.....	25,564	155	9,306	.....	9,461
Bedlington and Nelson	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	.....	.....	4,671	4,671	.....	.....	17	17
British Yukon	220	.....	.....	220	.....	.....	.....	.....
Brockville, Westport and North Western	.....	827	.....	827	.....	45	.....	45
Canada and Gulf Terminal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Canada Southern	.....	5,748	629,814	635,562	1,905	30	265,000	266,935
Chemin de fer de l'État—Intercolonial	785,077	419,023	.....	1,204,100	24,524	6,883	.....	31,407
" " " P. E. Island	13,159	.....	.....	13,159	6	.....	.....	6
Canadian Northern	835,575	160,340	46,449	1,042,364	549	997	314	1,860
" " Ontario	.....	80,750	.....	80,750	4,245	2,239	.....	6,484
" " Quebec	.....	97,045	.....	97,045	.....	.....	.....	.....
Canadien Pacifique	1,665,731	784,623	80,643	2,530,997	246,161	151,648	5,858	403,667
Cape Breton	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Caraquet	42	4,185	.....	4,227	.....	.....	.....	.....
Central Ontario	.....	21,705	.....	21,705	.....	2,158	.....	2,158
Crow's Nest Southern	10,861	42,093	.....	52,954	166,083	37	.....	166,120
Cumberland	310,098	.....	.....	310,098	.....	.....	.....	.....
Dominion Atlantic	2,905	25,024	.....	27,929	.....	.....	.....	.....
Eastern British Columbia	68,321	.....	.....	68,321	.....	.....	.....	.....
Elgin and Havelock	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Essex Terminal	14,600	.....	.....	14,600	.....	.....	.....	.....
Esquimalt and Nanaimo	52,625	54	.....	52,679	.....	656	.....	656
Fredericton and Grand Lake	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand-Tronc	169,802	207,474	2,018,342	2,395,618	28,781	20,549	237,959	287,289
" (Canada Atlantic)	2,278	121,812	.....	124,090	.....	1,071	.....	1,071
Grand Trunk Pacific	209,594	16,871	1,800	228,265	.....	.....	.....	.....
Halifax and Southwestern	1,534	15,528	.....	17,062	20	.....	.....	20
Hereford	231	409	3,842	4,482	.....	.....	.....	.....
Inverness Ry. and Coal Co	254,999	94	.....	255,093	.....	.....	.....	.....
Irondale, Bancroft and Ottawa	.....	168	.....	168	.....	.....	.....	.....
International of New Brunswick	47	.....	.....	47	.....	.....	.....	.....
Kent Northern	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Kettle Valley		1,513		1,513				
Klondike Mines								
Lotbinière and Megantic								
London and Port Stanley			482,807	482,807				
Maine Central			37,479	37,479				
Manitoba Great Northern			7,183	7,183			21	21
Maritime Coal Ry. and Power Co	202,771			202,771				
Massawippi Valley		176	3,715	3,891			457	457
Moncton and Buctouche	173			173				
Midland Ry. Co. of Manitoba			16,955	16,955			471	471
Montreal and Atlantic		9,161		9,161		3,712		3,712
Montreal and Province Line	5,119	442		5,561				
Montreal and Vermont Jct		683		683				
Morrissey, Fernie and Michel	805,000			805,000				
National, Transcontinental		16,222		16,222				
Napierville, jonction			19,847	19,847			195	195
Nelson and Fort Sheppard			2,972	2,972			26	26
New Brunswick, Coal and Ry. Co	35,862			35,862				
New Brunswick and P. E. Island		3,300		3,300		300		300
New Westminster Southern	528	1,140		1,668		31		31
Northern New Brunswick and Seaboard		961		961				
North Shore	1,156			1,156				
Ottawa and New York	62		138,158	138,220	8		1,213	1,221
Père Marquette			1,336,140	1,336,140	296	156	35	487
Quebec Central		11,617		11,617				
Québec et Lac St-Jean		83,242		83,242				
Quebec, Montreal and Southern		2,463	1,429	3,892		764	23	787
Quebec Oriental		14,480		14,480		206		206
Quebec Ry., Light and Power Co	12,805			12,805		3		3
Roberval-Saguenay	6			6				
Red Mountain							37	37
Rutland and Noyan								
Salisbury and Albert		2,242		2,242				
Schomberg and Aurora		1,172		1,172				
Stanstead, Shefford and Chambly		1,514		1,514				
St. Clair Tunnel								
St. Lawrence and Adirondack	678	1,848	289,361	291,887		1,349	26,106	27,455
St. Martins		120		120				
Sydney and Louisburg	4,683,970			4,683,970	360			360
Temiscouata	79	282		361				
Temiskaming and Northern Ontario	20,050	29,289	62,810	112,149	216	244	1,002	1,462
Thousand Islands		1,709		1,709		188		188
Toronto, Hamilton and Buffalo		365,071		365,071		221,782		221,782
Vancouver, Victoria and Eastern	24,034	156	17,590	41,780	14		99,738	99,752
Victoria Terminal Ry. and Ferry Co	102	304		406				
Victoria and Sydney, B.C		400		400				
Wabash (en Canada)		672	78,927	79,599			8,024	8,024
Wellington Colliery Co	307,214			307,214				
York and Carleton					7,763	46		7,809
Totaux	10,481,052	2,622,391	5,281,376	18,384,819	481,086	424,626	646,496	1,552,208

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement du trafic des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	PRODUITS DES MINES—*Suite.*							
	Minerais.				Pierre, sable et autres articles semblables.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis	Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	126,180	.....	.....	126,180	44,187	.....	.....	44,187
Algoma Eastern	625,692	.....	.....	625,692	42,015	.....	.....	42,015
Atlantic, Quebec and Western	.....	.....	.....	.....	150	395	.....	545
Baie de Quinté	15,334	274	.....	15,608	3,127	953	.....	4,080
Bedlington and Nelson	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
British Yukon	25,202	.....	.....	25,202	6	.....	.....	6
Brockville, Westport and North Western	.....	.....	.....	.....	425	95	.....	520
Canada and Gulf Terminal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Canada Southern	.....	6,195	42,746	48,941	157,349	30,774	162,720	350,843
Chemin de fer de l'Etat—(Intercolonial)	2,488	41,907	.....	44,395	193,544	22,695	.....	216,239
" " (Ile du Prince-Edouard	.....	.....	.....	.....	2,140	13	.....	2,153
Canadian Northern	67,810	52	788	68,650	566,985	16,359	8,133	591,477
" " Ontario	300,129	89,350	.....	389,479	25,750	3,000	.....	28,750
" " Québec	2,991	10,714	.....	13,705	189,596	10,503	.....	200,099
Pacifique-Canadien	1,377,532	93,977	31,914	1,503,423	2,023,763	229,035	52,708	2,305,506
Cape Breton	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Caraquet	.....	.....	.....	.....	1,668	.....	.....	1,668
Central Ontario	37,498	4,100	.....	41,598	1,339	1,180	.....	2,519
Crow's Nest Southern	.....	.....	.....	.....	172	.....	172	344
Cumberland	.....	.....	.....	.....	13	26	.....	39
Dominion Atlantic	.....	.....	.....	.....	37,810	5,651	41	43,502
Eastern British Columbia	.....	.....	.....	.....	50	.....	.....	50
Elgin and Havelock	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Essex Terminal	.....	.....	.....	.....	300	3,350	.....	3,650
Esquimalt and Nanaimo	.....	.....	.....	.....	2,369	250	.....	2,619
Fredericton and Grand Lake	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand-Tronc	297,535	120,608	36,040	454,183	1,203,207	156,304	221,164	1,580,675
" (Canada Atlantique)	934	2,528	.....	3,462	670	58,125	1,737	60,532
Grand-Tronc-Pacifique	80,986	20	.....	81,006	81,769	1,773	5,500	89,042
Halifax and Southwestern	7,146	112	.....	7,258	1,206	34	17	1,257
Hereford	.....	.....	2	2	348	111	68	527
Inverness Ry. and Coal Co	6	.....	.....	6	26	659	.....	685
Irondale, Bancroft and Ottawa	157	2,083	.....	2,240	43	9	.....	52
International of New Brunswick	.....	.....	.....	.....	35	.....	.....	35
Kent Northern	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Kettle Valley	349		14,612	14,961				
Klondike Mines								
Lotbinière and Megantic					1,418			1,418
London and Port Stanley					504	246		750
Maine Central							5,095	5,095
Manitoba Great Northern							4,523	4,523
Maritime Coal, Ry. and Power Co					80	3,368		3,448
Massawippi Valley	38,656		4,195	42,851	27,802	7,434	13,648	48,884
Moncton & Buctouche					4,025			4,025
Midland Ry. Co. of Manitoba			18	18			4,107	4,107
Montreal and Atlantic	56	1,665	3,066	4,787	256	6,194	32,107	38,557
Montreal and Province Line	20			20	670	292		962
Montreal and Vermont Jct					378	1,374	5,022	6,774
Morrissey, Fernie and Michel						100		100
National Transcontinental		34		34	156			156
Napierville Junction								
Nelson and Fort Sheppard	6,167			6,167			183	183
New Brunswick Coal and Ry. Co								
New Brunswick and P. E. Island					6,460			6,460
New Westminster Southern					178	450		628
Northern New Brunswick and Seaboard	63,745			63,745				
North Shore								
Ottawa and New York			1	1	7,501	485	1,603	9,589
Père Marquette					23,098	14,767	1,715	39,580
Quebec Central	63,447			63,447	5,320			5,320
Québec et Lac St-Jean		357		357	17,679	1,260		18,939
Quebec, Montreal & Southern		389		389	45,205	8,991	129	54,325
Quebec Oriental					30	395		425
Quebec Ry., Light and Power Co	48	50		98	147,377	304		147,681
Roberval-Saguenay					120			120
Red Mountain			16,048	16,048				
Rutland and Noyan		125		125	15	107	7,466	7,588
Salisbury and Albert					45			45
Schomberg and Aurora								
Stanstead, Shefford and Chambly					271	3,051	4,550	7,872
St. Clair Tunnel								
St. Lawrence & Adirondack	18	405		423	151	1,535	1,124	2,810
St. Martins					160			160
Sydney and Louisburg					18,162	10,070		28,232
Temiscouata					1			1
Temiskaming and Northern Ontario	60,571	1,660		62,231	27,637	2,079	68	29,784
Thousand Islands					3,711	359		4,070
Toronto, Hamilton and Buffalo		8,519		8,519	78,303	36,151		114,454
Vancouver, Victoria and Eastern	759,448		75,724	835,172	2,956		3,738	6,694
Victoria Terminal Ry. and Ferry Co					20	77		97
Victoria and Sydney, B.C						97		97
Wabash (en Canada)			322	322	807	6,234	27,061	34,102
Wellington Colliery Co								
York and Carleton								
Totaux	3,960,145	385,124	225,476	4,570,745	5,000,558	646,714	564,399	6,211,671

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement du trafic des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	PRODUITS DES MINES. Autres produits des mines. Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	PRODUITS DES FORÊTS. Bois de service. Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	1,219	...	...	1,219	5,969	1,600	...	7,569
Algoma Eastern	...	...	...	...	4,500	...	...	4,500
Atlantic, Quebec and Western	...	...	...	...	2,108	1,186	...	3,294
Baie de Quinté	76	416	...	492	9,797	9,828	...	19,625
Bedlington and Nelson	...	...	...	...	826	...	462	1,288
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	...	...	...	...	5	...	4,225	4,230
British Yukon	...	...	...	...	3,613	...	...	3,613
Brockville, Westport and North Western	...	...	...	...	1,055	691	...	1,746
Canada and Gulf Terminal	1	...	...	1	8,865	122	...	8,987
Canada Northern	82,209	4,559	85,801	172,569	14,239	25,730	231,842	271,811
Chemins de fer de l'Etat—Intercolonial	24,737	2,812	...	27,549	656,818	112,349	...	769,167
" " Ile du Prince-Edouard	1,405	32	...	1,437	11,202	142	...	11,344
Canadian Northern	...	...	...	...	809,781	117,599	42,637	970,017
" " Ontario	248	1,119	...	1,367	76,511	21,156	...	97,667
" " Québec	2,079	3,466	...	5,545	64,005	8,644	...	72,649
Pacifique Canadien	125,467	79,519	17,483	222,469	1,888,948	467,233	281,780	2,637,961
Cape Breton	...	...	...	...	885	348	...	1,233
Caraquet	...	...	...	...	8,917	129	...	9,046
Central Ontario	549	1,023	...	1,572	31,986	8,231	...	40,217
Crow's Nest Southern	...	...	...	...	32,491	45	7,407	39,943
Cumberland	...	...	...	...	29,060	3,489	...	32,549
Dominion Atlantic	553	816	...	1,369	64,430	5,602	...	70,032
Eastern British Columbia	...	...	...	...	44,545	809	...	45,354
Elgin and Havelock	...	...	...	...	8,807	...	...	8,807
Essex Terminal	12,000	16,000	...	28,000	100	4,950	...	5,050
Esquimalt and Nanaimo	352	227	...	579	121,377	442	...	121,819
Fredericton and Grand Lake	...	...	...	...	...	...	...	...
Grand Trunk	40,088	36,205	35,159	111,452	586,663	354,309	313,782	1,254,754
" (Canada Atlantic)	448	19,586	1,079	21,113	230,158	65,475	414	296,047
Grand-Tronc Pacifique	...	...	...	...	90,934	53,391	6,588	150,913
Halifax and South Western	193	134	...	327	89,552	460	2	90,014
Hereford	8	21	...	29	9,292	71	45	9,408
Inverness Ry. and Coal Co	957	...	...	957	127	2,816	...	2,943
Irondale, Bancroft and Ottawa	...	...	...	...	5,474	25	...	5,499
International of New Brunswick	...	...	...	...	42,738	993	...	43,731
Kent Northern	...	...	...	...	439	...	...	439

Kettle Valley					103		3,612	3,715
Klondike Mines					230			230
Lotbinière and Megantic					12,290			12,290
London and Port Stanley						125	2,439	2,564
Maine Central			2,595	2,595			12,729	12,729
Manitoba Great Northern					594	311	5,758	6,663
Maritime Coal, Ry. and Power Co					426	2,223		2,649
Massawippi Valley	13,787	11,047	5,681	30,515	2,838	141,344	2,070	146,252
Moncton and Buctouche					4,000			4,000
Midland Ry. Co of Manitoba			534	534	146	1,697	35,594	37,437
Montreal and Atlantic	983	3,416	2,060	6,459	18,181	57,750	10,985	86,916
Montreal and Province Line	298	383		681	1,214	15,466		16,680
Montreal and Vermont Jct	2,111		920	3,031	458	17,772	710	18,940
Morrissey, Fernie and Michel						21,177		21,177
National Transcontinental		1,289		1,289	15,360			15,360
Napierville Junction		376	4,617	4,993	47	3,912	523	4,482
Nelson and Fort Sheppard					7,339		328	7,667
New Brunswick Coal and Ry. Co					14,644			14,644
New Brunswick and P. E. Island					26,000			26,000
New Westminster Southern	34			34	14,799	10,270		25,069
Northern New Brunswick and Seaboard					59	16		75
North Shore					250			250
Ottawa and New York	225	3,787	211	4,223	4,033	20,907	686	25,626
Père Marquette	1,195	679	82	1,956		9,207	15,938	25,145
Quebec Central	111,219			111,219	98,010			98,010
Québec et Lac St-Jean		8,279		8,279	71,246	2,414		73,660
Quebec, Montreal and Southern					7,558	30,997	41	38,596
Quebec Oriental					9,877	2,613		12,490
Quebec Ry., Light and Power Co					4,969	405		5,374
Roberval-Saguenay					329			329
Red Mountain					589		6,451	7,040
Rutland and Noyan	1		232	233	65	32,312	583	32,760
Salisbury and Albert	24,277			24,277	6,210	907		7,117
Schomberg and Aurora		55		55	1,387			1,387
Stanstead, Shefford and Chambly		142	475	617	468	24,871	531	25,870
St. Clair Tunnel								
St. Lawrence and Adirondack	338	8,028	928	9,294	4,428	91,332	3,510	99,270
St. Martins					7,140			7,140
Sydney and Louisburg	406	1,896		2,302	14,589	52,114		66,703
Temiscouata					177,346	10,419		187,765
Temiskaming and Northern Ontario	174	244	30	448	248,834	4,661	743	254,238
Thousand Islands					83	2,977		3,060
Toronto, Hamilton and Buffalo	469	19,513		19,982	6,661	48,459		55,120
Vancouver, Victoria and Eastern	4,972		23	4,995	111,206	10,620	24,951	146,777
Victoria Terminal Ry. and Ferry Co					1,449	2,324		3,773
Victoria and Sydney, B.C					2,303	2,201		4,504
Wabash (in Canada)	1,258	217	78,342	79,817	180	2,163	46,420	48,763
Wellington Colliery Co								
York and Carleton								
Totaux	454,336	225,286	256,252	915,874	5,854,155	1,891,831	1,063,586	8,809,572

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement du trafic pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	PRODUITS DES FORÊTS—Fin.				MANUFACTURES.			
	Autres produits des forêts.				Pétrole et autres huiles.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	116,672	1,243	.....	117,915	26	.....	.....	26
Algoma Eastern	12,367	3,672	.....	16,039	190	.....	.....	190
Atlantic, Quebec and Western	100	59	.....	159	5	417	.....	422
Baie de Quinté	13,633	47,574	.....	61,207	180	166	.....	346
Bedlington and Nelson	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	295	51	.....	346	.....	.....	14	14
British Yukon	.....	.....	.....	.....	380	.....	.....	380
Brockville, Westport and North Western	164	1,159	.....	1,323	143	104	.....	247
Canada and Gulf Terminal	10,069	9	.....	10,078	2	117	.....	119
Canada Southern	5,680	16,049	41,772	63,501	14,625	7,771	42,404	64,800
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	409,413	106,901	.....	516,314	25,003	12,207	.....	37,210
" " " Ile du P.-E	2,404	3	.....	2,407	1,995	64	.....	2,059
Canadian Northern	402,832	4,847	1,351	409,030	30,588	16,976	9,245	56,809
" " Ontario	142,790	27,715	.....	170,505	3,976	688	.....	4,664
" " Quebec	258,111	95,845	.....	353,956	.....	4,752	.....	4,752
Canadien Pacifique	1,391,024	254,030	50,946	1,696,000	129,621	126,009	29,812	285,442
Cape Breton	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Caraquet	639	.....	.....	639	159	244	.....	403
Central Ontario	110,662	10,839	.....	121,501	31	1,315	.....	1,346
Crow's Nest Southern	.....	.....	.....	.....	.....	.....	238	238
Cumberland	120	.....	.....	120	.....	162	.....	162
Dominion Atlantic	7,447	90	.....	7,537	2,238	320	.....	2,558
Eastern British Columbia	5,935	20	.....	5,955	.....	.....	.....	.....
Elgin and Havelock	153	39	.....	192	.....	57	.....	57
Essex Terminal	.....	3,340	.....	3,340	.....	1,150	.....	1,150
Esquimalt and Nanaimo	86,597	1,614	.....	88,211	6,900	3,742	.....	10,642
Fredericton and Grand Lake	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand Trone	464,866	648,364	28,644	1,141,874	134,143	12,247	125,779	272,169
" (Canada Atlantique)	212,017	27,995	499	240,511	255	10,588	1,442	12,285
Grand Tronc Pacifique	.....	.....	.....	.....	14,688	1,012	298	15,998
Halifax and South Western	69,027	408	15	69,450	4,798	391	1	5,190
Hereford	100,022	127,855	.....	227,877	4	79	264	347
Inverness Ry. and Coal Co	13,713	137	.....	13,850	42	255	.....	297
Irondale, Bancroft and Ottawa	18,173	13	.....	18,186	.....	24	.....	24
International of New Brunswick	34,717	821	.....	35,538	89	17	.....	106
Kent Northern	354	.....	.....	354	.....	120	.....	120

Kettle Valley	1,004	.....	5,192	6,196	.....	.....	28	28
Klondike Mines	41,606	.....	.....	41,606	.....	.....	.....	.....
Lotbinière and Megantic	21,763	.....	.....	21,763	3	232	132	367
London and Port Stanley	121	61	.....	182	141	14	.....	155
Maine Central	.....	.....	45,055	45,055	.....	.....	180	180
Manitoba Great Northern	2,053	24	90	2,167	.....	.....	186	186
Maritime Coal, Ry. and Power Co	.....	.....	.....	.....	.....	203	.....	203
Massawippi Valley	18,229	117,975	8,314	144,518	.....	2,335	1,556	3,891
Moncton and Buctouche	6,107	.....	.....	6,107	.....	.....	.....	.....
Midland Ry. Co. of Manitoba	.....	.....	63	63	15	.....	8,313	8,328
Montreal and Atlantic	22,417	27,960	9,323	59,700	177	15,457	525	16,159
Montreal and Province Line	.....	896	.....	896	.....	444	.....	444
Montreal and Vermont Jct	.....	7,616	.....	7,616	.....	.....	.....	.....
Morrissey, Fernie and Michel	.....	.....	.....	.....	.....	30	.....	30
National, Transcontinental	11,181	.....	.....	11,181	.....	42	.....	42
Napierville Junction	.....	51,367	.....	51,367	.....	20	2,845	2,865
Nelson and Fort Sheppard	279	.....	.....	279	.....	.....	328	328
New Brunswick Coal and Ry. Co	854	.....	.....	854	.....	.....	.....	.....
New Brunswick and P. E. Island	1,300	.....	.....	1,300	.....	70	.....	70
New Westminster Southern	544	823	.....	1,367	20	693	.....	713
Northern New Brunswick and Seaboard	5,604	.....	.....	5,604	.....	18	.....	18
North Shore	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ottawa and New York	10,077	29,528	3,540	43,145	249	39	613	901
Père Marquette	1,406	630	302	2,338	373	125	204	702
Quebec Central	499,165	.....	.....	499,165	.....	6,761	.....	4,761
Quebec et Lac St-Jean	197,338	56,980	.....	254,318	.....	1,415	.....	1,615
Quebec, Montreal and Southern	4,108	234,721	.....	238,829	.....	1,561	.....	1,561
Quebec Oriental	3,591	125	.....	3,716	29	417	.....	446
Quebec, Ry., Light and Power Co	25,905	38	.....	25,943	239	134	.....	373
Roberval-Saguenay	18,635	221	.....	18,856	7	.....	.....	7
Red Mountain	326	.....	3,607	3,933	.....	.....	.....	.....
Rutland and Noyan	.....	123,781	26	123,807	.....	9,423	428	9,851
Salisbury and Albert	.....	.....	.....	.....	155	53	.....	208
Schomberg and Aurora	.....	.....	.....	.....	.....	21	.....	21
Stanstead, Shefford and Chambly	1,189	3,418	.....	4,607	.....	201	.....	201
St. Clair Tunnel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
St. Lawrence and Adirondack	2,867	18,755	7,259	28,881	1,494	391	4,962	6,847
St. Martins	180	.....	.....	180	.....	.....	.....	.....
Sydney and Louisburg	820	1,460	.....	2,280	610	3,162	.....	3,772
Temiscouata	.....	.....	.....	.....	78	325	.....	403
Temiskaming and Northern Ontario	105,134	280	.....	105,414	592	2,965	.....	3,557
Thousand Islands	.....	148	.....	148	.....	.....	.....	.....
Toronto, Hamilton and Buffalo	1,219	12,708	.....	13,927	1,512	20,164	.....	21,676
Vancouver, Victoria and Eastern	7,797	573	2,238	10,608	1,332	210	6,144	7,686
Victoria Terminal Ry. and Ferry Co	165	5,848	.....	6,013	167	710	.....	877
Victoria and Sydney, B.C	5,871	506	.....	6,377	469	357	.....	826
Wabash (en Canada)	.....	788	7,512	8,300	.....	.....	18,654	18,654
Wellington Colliery Co	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
York and Carleton	.....	4	.....	4	.....	.....	.....	.....
Totaux	4,908,851	2,077,926	215,748	7,202,525	377,743	268,986	254,595	901,324

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement du trafic des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	MANUFACTURES—*Suite.*							
	Sucre.				Magasins maritimes.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	...	...	...	...	...	...	...	...
Algoma Eastern	28	...	...	28	...	...	...	...
Atlantic, Quebec and Western	...	40	...	40	...	...	...	...
Baie de Quinté	800	120	...	920	...	...	...	...
Bedlington and Nelson	...	...	...	...	...	...	...	...
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	37	...	601	638	...	...	...	...
British Yukon	96	...	...	96	20	...	...	20
Brockville, Westport and North Western	33	9	...	42	...	...	...	...
Canada and Gulf Terminal	34	155	...	189	...	...	...	...
Canada Southern	5,116	1,107	58,749	64,972	167	18	293	478
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	56,539	14,290	...	70,829	2,924	527	...	3,451
" " Ile du Prince-Edouard	1,139	98	...	1,237	102	59	...	161
Canadian Northern	12,149	4,502	782	17,433	...	...	...	...
" " Ontario	2,345	3,097	...	5,442	...	...	...	...
" " Quebec	4,460	1,685	...	6,145	...	...	...	...
Canadian-Pacifique	152,907	47,113	1,341	201,361	862	2,232	45	3,139
Cape Breton	...	...	...	...	...	...	...	...
Caraquet	1	213	...	214	...	...	...	...
Central Ontario	90	805	...	895	...	...	...	...
Crow's Nest Southern	...	...	...	...	...	...	...	...
Cumberland	...	225	...	225	...	...	...	...
Dominion Atlantic	2,015	106	...	2,121	...	...	...	...
Eastern British Columbia	...	...	...	...	...	...	...	...
Elgin and Havelock	...	29	...	29	...	...	...	...
Essex Terminal	...	...	...	...	...	...	...	...
Esquimalt and Nanaimo	4,345	638	...	4,983	1,094	...	...	1,094
Fredericton and Grand Lake	...	...	...	...	...	...	...	...
Grand-Tronc	29,625	112,556	47,868	190,049	169	256	...	425
" (Canada Atlantic)	56	5,162	15,667	20,885	256	23	4	283
Grand-Tronc-Pacifique	4,777	1,488	717	6,982	...	...	...	...
Halifax and Southwestern	318	212	...	530	592	18	...	610
Hereford	108	57	16	181	...	21	3	24
Inverness Ry. and Coal Co	3	31	...	34	...	1	...	1
Irondale, Bancroft and Ottawa	2	69	...	71	...	...	...	...
International of New Brunswick	96	15	...	111	...	...	...	...
Kent Northern	...	100	...	100	...	...	...	...

Kettle Valley								
Klondike Mines								
Lotbinière and Megantic								
London and Port Stanley	637	308		945				
Maine Central								
Manitoba Great Northern	54			54				
Maritime Coal, Ry. and Power Co	1	57		58				
Massawippi Valley		184	514	698	29			29
Moncton and Buctouche								
Midland Ry. Co. of Manitoba			363	363			283	283
Montreal and Atlantic	138	17,089	2,991	20,218	14	768		782
Montreal and Province Line		320		320				
Montreal and Vermont Jct			31,320	31,320				
Morrissey, Fernie and Michel								
National, Transcontinental		226		226		107		107
Napierville Junction		27		27				
Nelson and Fort Sheppard								
New Brunswick Coal and Ry. Co								
New Brunswick and P. E. Island		700		700		970		970
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick and Seaboard		20		20				
North Shore								
Ottawa and New York	12	38		50	11	48	24	83
Père Marquette	2,139	1,354		3,493				
Quebec Central		4,917		4,917				
Québec et Lac St-Jean	210	1,480		1,690				
Quebec, Montreal & Southern		446		446				
Quebec Oriental		25		25				
Quebec Ry., Light and Power Co	231	20		251	20			20
Roberval-Saguenay	5			5	9			9
Red Mountain								
Rutland and Noyan								
Salisbury and Albert		59		59				
Schomberg and Aurora								
Stanstead, Shefford and Chambly		638	30,980	31,618				
St. Clair Tunnel								
St. Lawrence and Adirondack	87	20	47,797	47,904	177	2,377	462	3,016
St. Martins								
Sydney and Louisburg	42	916		958				
Temiscouata	89	96		185				
Temiskaming and Northern Ontario	35	274		309				
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	1,611	6,471		8,082	1	28		29
Vancouver, Victoria and Eastern	1,338		278	1,616	39		165	204
Victoria Terminal Ry. and Ferry Co	46			46		2		2
Victoria and Sydney, B.C		44		44				
Wabash (en Canada)			25,847	25,847			1,975	1,975
Wellington Colliery Co								
York and Carleton								
Totaux	283,794	229,651	265,831	779,276	6,486	7,455	3,254	17,195

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement du trafic des marchandises pour l'année terminée le 30 juin 1914—*Fin*.

Nom du chemin de fer.	Manufactures—*Suite*.							
	Fer en gueuses et en loupes.				Rails en fer et en acier.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis	Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	61			61	29,689			29,689
Algoma Eastern		31		31	50	57		107
Atlantic, Quebec and Western		468		468		205		205
Bay of Quinte	9,371	57		9,428	1,034	185		1,219
Bedlington and Nelson								
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay								
British Yukon	60			60				
Brockville, Westport and Northwestern		75		75				
Canada and Gulf Terminal								
Canada Southern	29,053	518	36,999	66,570	5,033	140	33,230	38,403
Canadian Govt. Railways—Intercolonial	164,402	17,666		182,068	118,671	5,027		123,698
" " " P. E. Island	110	83		193	223	29		252
Canadian Northern	3,890	760	3,780	8,430	45,964	35,837	26,431	108,232
" " Ontario	3,978	395		4,373	6,458	13,230		19,688
" " Quebec	20,716	5,795		26,511		6,032		6,032
Canadien Pacifique	111,223	94,417	19,850	225,490	77,579	104,638	160,608	342,825
Cape Breton								
Caraquet	20			20				
Central Ontario		3,739		3,739	899	722		1,621
Crow's Nest Southern			346	346				
Cumberland		7		7		206		206
Dominion Atlantic	378	1,289		1,667	333	3,118		3,451
Eastern British Columbia						20		20
Elgin and Havelock					38	49		87
Essex Terminal		59,400		59,400				
Esquimalt and Nanaimo	1,237	2,503		3,740	1,263	451		1,714
Fredericton and Grand Lake								
Grand Tronc	326,041	21,064	168,453	515,558	68,927	12,140	86,443	167,510
" (Canada Atlantic)	731	4,096	28	4,855	1,550	16,303		17,853
Grand Tronc Pacifique	3,673	1,444	293	5,410	58,210	563	156	58,929
Halifax and Southwestern	308	73		381	338	223	1	562
Hereford	1	1	1	3	50	2		52
Inverness Ry. and Coal Co	9	33		42		188		188
Irondale, Bancroft and Ottawa						6		6
International of New Brunswick	5	8		13				
Kent Northern		64		64				
Kettle Valley								
Klondike Mines								

Lotbinière and Megantic								
London and Port Stanley		4,927	8,776	13,703	5	93		98
Maine Central			824	824			29	29
Manitoba Great Northern						1,324	98	1,422
Maritime Coal, Ry. and Power Co						148		148
Massawippi Valley	100	66	98	264	167	175	820	1,162
Moncton & Buctouche								
Midland Ry. Co. of Manitoba			421	421			3,172	3,172
Montreal & Atlantic	944	2,578		3,522	564	17,328	118	18,010
Montreal and Province Line						1,849		1,849
Montreal and Vermont Jct.								
Morrissey, Fernie & Michel							100	100
National Transcontinental		71		71				
Napierville Junction			839	839			18	18
Nelson and Fort Sheppard							33	33
New Brunswick Coal and Ry. Co								
Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E								
New Westminster Southern					1,946	429		2,375
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa & New York	4	2	168	174		10	16	26
Père Marquette		25	16,959	16,984		602	15,250	15,852
Quebec Central		4,303		4,303		1,844		1,844
Québec et Lac St-Jean	1,891	2,990		4,881		159		159
Quebec, Montreal and Southern	631	1,834		2,465	33	469		502
Quebec Oriental	75	1,080		1,155		205		205
Quebec Ry., Light and Power Co	447	79		526	192	15		207
Roberval-Saguenay								
Red Mountain							21	21
Rutland and Noyan			60	60		25	414	439
Salisbury and Albert		318		318	60			60
Schomberg and Aurora								
Stanstead, Shefford and Chambly						151		151
St. Clair Tunnel								
St. Lawrence and Adirondack	33	62	4,521	4,616	2		171	173
St. Martins								
Sydney and Louisburg	416	2,786		3,202	12,160	712		12,872
Temiscouata	4	17		21	23	21		44
Temiskaming and Northern Ontario	32	389	22	443	2,105	634	255	2,994
Thousand Islands		561		561		410		410
Toronto, Hamilton and Buffalo	1,501	38,244		39,745	425	28,641		29,066
Vancouver, Victoria and Eastern	53		183	236	819	60	4,703	5,582
Victoria Terminal Ry. and Ferry Co					1	114		115
Victoria and Sydney, C.-B						115		115
Wabash (en Canada)		164	9,027	9,191	86		9,473	9,559
Wellington Colliery Co								
York and Carleton								
Totaux	681,398	274,482	271,649	1,227,528	434,897	254,904	341,560	1,031,361

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite*

Nom du chemin de fer.	Manufactures—*Suite*.							
	Autres fontes et machineries.				Métal en barre et en feuilles.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	147	1,612	.....	1,759	94	432	.....	526
Algoma Eastern	114	940	.....	1,054	.....	60	.....	60
Atlantic, Quebec and Western	10	860	.....	870	.....	90	.....	90
Baie de Quinté	661	623	.....	1,284	209	230	.....	439
Bedlington and Nelson	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	295	.....	812	1,107	.....	.....	.....	.....
British Yukon	2,721	.....	.....	2,721	.....	.....	.....	.....
Brockville, Westport and Northwestern	75	125	.....	200	94	90	.....	184
Canada and Gulf Terminal	76	304	.....	380	.....	5	.....	5
Canada Southern	37,509	7,805	132,589	177,903	14,488	3,432	248,091	266,011
Ch. de fer de l'Etat—Intercolonial	44,387	27,663	.....	72,050	72,869	4,429	.....	77,298
" " Ile du P.-E.	784	153	.....	937	112	71	.....	183
Canadian Northern	28,534	4,131	6,466	39,131	18,401	1,220	4,256	23,877
" " Ontario	8,447	6,490	.....	14,937	6,171	3,146	.....	9,317
" " Quebec	4,041	5,211	.....	9,252	.....	.....	.....	.....
Canadien Pacifique	198,094	154,557	31,185	383,836	27,986	126,328	11,774	166,088
Cape Breton	10	46	.....	56	.....	.....	.....	.....
Caraquet	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Central Ontario	424	576	.....	1,000	951	317	.....	1,268
Crow's Nest Southern	12	.....	172	184	.....	.....	.....	.....
Cumberland	3	621	.....	624	.....	27	.....	27
Dominion Atlantic	780	2,924	27	3,731	209	183	31	423
Eastern British Columbia	.....	130	.....	130	.....	.....	.....	.....
Elgin and Havelock	3	8	.....	11	.....	.....	.....	.....
Essex Terminal	1,600	197	.....	1,797	.....	.....	.....	.....
Esquimalt and Nanaimo	1,860	1,878	.....	3,738	249	591	.....	840
Fredericton and Grand Lake	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand-Tronc	129,259	23,359	48,191	200,809	61,482	14,493	14,539	90,514
" (Canada Atlantic)	1,322	14,917	29	16,268	246	4,299	63	4,608
Grand-Tronc Pacifique	11,711	8,549	2,496	22,756	9,796	2,282	2,131	14,209
Halifax and Southwestern	1,291	796	94	2,181	214	49	12	275
Hereford	67	173	77	317	1	170	29	200
Inverness Ry. and Coal Co	36	707	.....	743	.....	88	.....	88
Irondale, Bancroft and Ottawa	32	84	.....	116	.....	.....	.....	.....
International of New Brunswick	75	244	.....	319	.....	4	.....	4
Kent Northern	.....	49	.....	49	.....	257	.....	257
Kettle Valley	.....	.....	24	24	.....	.....	.....	.....
Klondike Mines	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Lotbinière & Megantic	243	194		437				
London and Port Stanley		56	9,429	9,485		3		3
Maine Central			433	433			101	101
Manitoba Great Northern	106	55	2,083	2,244	11		123	134
Maritime Coal, Ry. and Power Co	53	481		534	1	35		36
Massawippi Valley	535	259	2,062	2,856	78	7	247	332
Moncton & Buctouche								
Midland Ry. Co. of Manitoba	464	14	9,605	10,083	44		5,370	5,414
Montreal & Atlantic	487	4,228	3,804	8,519		834		834
Montreal and Province Line								
Montreal and Vermont Jct								
Morrissey, Fernie and Michel			50	50				
National Transcontinental		883		883		115		115
Napierville Jct	13	81	2,834	2,928			40,495	40,495
Nelson and Fort Sheppard	11		69	80			96	96
New Brunswick Coal and Ry. Co								
New Brunswick and P. E. Island		120		120		50		50
New Westminster Southern	197	812		1,009		66		66
Northern New Brunswick and Seaboard	6	26		32	1	8		9
North Shore								
Ottawa & New York	237	499	1,077	1,813	146	152	6,818	7,116
Père Marquette		41,209	38,819	80,028	156	108		264
Quebec Central		3,688		3,688		6,147		6,147
Québec et Lac Saint-Jean	259	1,505		1,764				
Quebec, Montreal and Southern	485	2,123		2,608	63	2,195		2,258
Quebec Oriental	35	1,260		1,295		105		105
Quebec Ry., Light and Power Co	742	449		1,191	112	2		114
Roberval-Saguenay	219	271		490	87			87
Red Mountain			148	148			19	19
Rutland and Noyan		79	253	332			386	386
Salisbury and Albert		208		208				
Schomberg and Aurora								
Stanstead, Shefford & Chambly								
St. Clair Tunnel								
St. Lawrence & Adirondack	1,159	891	5,301	7,351	853	1,733	4,645	7,231
St. Martins		80		80				
Sydney and Louisburg	1,260	7,614		8,874	12	2,610		2,622
Temiscouata	324	420		744	3	17		20
Temiskaming and Northern Ontario	4,368	11,737	1,179	17,284	88	382	179	649
Thousand Islands	1,513	58		1,571		5,368		5,368
Toronto, Hamilton and Buffalo	29,914	54,754		84,668	4,506	135,028		139,534
Vancouver, Victoria and Eastern	1,178	436	6,706	8,320	164		3,213	3,377
Victoria Terminal Ry. and Ferry Co	49	386		435	73	471		544
Victoria and Sydney, C.-B	14	403		417	17	525		542
Wabash (en Canada)	61	182	33,367	33,610	200		23,025	23,225
Wellington Colliery Co								
York and Carleton					76	699		775
Totaux	518,312	401,193	339,381	1,258,886	220,263	318,953	365,643	904,859

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Manufactures—*Suite.*							
	Ciment, brique et chaux.				Instruments aratoires.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	...	2,624	...	2,624	...	...	...	...
Algoma Eastern	...	605	...	605	...	...	...	...
Atlantic, Quebec and Western	10	4,649	...	4,659	25	43	...	68
Baie de Quinté	21,973	3,051	...	25,024	15	206	...	221
Bedlington and Nelson	...	...	...	...	...	...	...	...
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	...	23	86	109	39	...	10	49
British Yukon	2	...	...	2	...	...	...	...
Brockville, Westport and North Western	724	657	...	1,381	28	141	...	169
Canada and Gulf Terminal	93	780	...	873	45	100	...	145
Canada Southern	19,468	14,542	112,806	146,816	11,321	21,649	22,299	55,269
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	61,443	79,696	...	141,139	6,288	5,845	...	12,133
" " " Ile du P.-E.	1,640	183	...	1,823	649	63	...	712
Canadian Northern	136,270	14,437	12,638	163,345	30,779	3,161	3,129	37,069
" " Ontario	28,475	9,443	...	37,918	2,360	261	...	2,621
" " Québec	83,520	7,387	...	90,907	206	1,331	...	1,537
Canadian Pacific	1,027,771	198,945	48,226	1,274,942	91,327	43,605	21,975	156,907
Cape Breton	33	21	...	54	...	...	...	...
Caraquet	...	...	...	...	...	...	...	...
Central Ontario	586	5,995	...	6,581	52	300	...	352
Crow's Nest Southern	...	...	1,289	1,289	...	...	...	...
Cumberland	...	720	...	720	1	16	...	17
Dominion Atlantic	10,483	2,283	...	12,766	215	2	5	222
Eastern British Columbia	...	34	...	34	...	...	...	...
Elgin and Havelock	...	...	...	...	5	27	...	32
Essex Terminal	1,540	6,050	...	7,590	...	...	...	...
Esquimalt and Nanaimo	12,205	1,075	...	13,280	289	62	...	351
Fredericton and Grand Lake	...	...	...	...	...	...	...	...
Grand-Tronc	841,924	93,053	144,133	1,079,110	81,555	11,533	27,672	120,760
" (Canada Atlantique)	19,970	22,598	195	42,583	124	2,377	320	2,821
Grand-Tronc-Pacifique	41,909	355	3,689	45,953	1,609	1,527	277	3,413
Halifax and Southwestern	1,545	3,214	2	4,761	917	86	2	1,005
Hereford	41	151	7	199	2	58	9	69
Inverness Ry. and Coal Co	13	462	...	475	2	39	...	41
Irondale, Bancroft and Ottawa	9	102	...	111	4	7	...	11
International of New Brunswick	62	74	...	136	7	8	...	15
Kent Northern	...	118	...	118	...	13	...	13
Kettle Valley	...	...	30	30	...	...	...	...
Klondike Mines	...	...	...	...	...	...	...	...

Lotbinière and Megantic	260	189	.....	449	318	112	.....	430
London and Port Stanley	.....	2,015	10,957	12,972	80	45	.....	125
Maine Central	.....	.....	834	834	.....	.....	.....	.....
Manitoba Great Northern	135	133	4,081	4,349	61	.....	1,183	1,244
Maritime Coal, Ry. and Power Co	8	1,282	.....	1,290	.....	13	.....	13
Vallée de Massawippi	592	592	492	1,676	16	1	10	27
Moncton & Buctouche	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Midland Ry. Co. of Manitoba	30	.....	8,257	8,287	122	.....	5,296	5,418
Montreal and Atlantic	495	4,576	329	5,400	117	2,816	635	3,568
Montreal and Province Line	.....	6,943	.....	6,943	.....	.....	.....	.....
Montreal and Vermont Jct	.....	.....	.....	.....	.....	2,017	.....	2,017
Morrissey, Fernie and Michel	.....	100	.....	100	.....	.....	.....	.....
National Transcontinental	.....	902	.....	902	13	.....	.....	13
Napierville Jct	.....	229	8,992	9,221	.....	12	163	17
Nelson and Fort Sheppard	63	15	1,095	1,173	.....	.....	.....	.....
New Brunswick Coal and Ry. Co	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
New Brunswick and P. E. Island	.....	120	.....	120	.....	115	.....	115
New Westminster Southern	2,366	1,510	.....	3,876	79	.....	.....	79
Northern New Brunswick and Seaboard	.....	7	.....	7	.....	.....	.....	.....
North Shore	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ottawa & New York	17,341	2,334	1,113	20,788	1	9	33	43
Père Marquette	916	23,986	27,515	52,417	358	260	.....	618
Quebec Central	22,347	.....	.....	22,347	.....	8,606	.....	8,606
Québec et Lac St-Jean	631	16,155	.....	16,786	98	1,025	.....	1,123
Quebec, Montreal and Southern	1,623	9,078	40	10,741	.....	48	.....	48
Quebec Oriental	70	5,801	.....	5,871	73	69	.....	142
Quebec Ry., Light and Power Co	8,247	172	.....	8,419	153	.....	.....	153
Roberval-Saguenay	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Red Mountain	.....	.....	288	288	.....	.....	.....	.....
Rutland and Noyan	.....	125	265	390	.....	.....	54	54
Salisbury and Albert	.....	170	.....	170	.....	4	.....	4
Schomberg and Aurora	.....	890	.....	890	.....	747	.....	747
Stanstead, Shefford and Chambly	168	3,450	.....	3,618	.....	1,969	.....	1,969
St. Clair Tunnel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
St. Lawrence and Adirondack	888	1,251	10,414	12,553	.....	.....	190	190
St. Martins	.....	40	.....	40	.....	.....	.....	.....
Sydney and Louisburg	1,016	8,672	.....	9,688	1	1	.....	2
Temiscouata	174	942	.....	1,116	166	107	.....	273
Temiskaming and Northern Ontario	6,453	18,689	46	25,188	10	39	.....	49
Thousand Islands	.....	39	.....	39	.....	1,375	.....	1,375
Toronto, Hamilton and Buffalo	7,777	69,388	.....	77,165	31,414	2,673	.....	34,087
Vancouver, Victoria and Eastern	7,207	.....	12,395	19,602	101	.....	284	385
Victoria Terminal Ry. and Ferry Co	374	3,067	.....	3,441	9	4	.....	13
Victoria and Sydney, C.-B	978	2,292	.....	3,270	.....	10	.....	10
Wabash (en Canada)	.....	184	18,619	18,803	224	205	8,590	9,019
Wellington Colliery Co	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
York and Carleton	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	2,391,688	658,665	428,833	3,479,186	261,278	114,742	92,136	468,156

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Manufactures—*Suite.*							
	Wagons, voitures, outils, etc.				Vins, liqueurs et bières.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	53	...	...	53	1,933	...	...	1,933
Algoma Eastern	...	121	...	121	140	...	...	140
Atlantic, Quebec and Western	9	56	...	65	13	44	...	57
Baie de Quinté	25	88	...	113	112	755	...	867
Bedlington and Nelson	...	...	...	...	...	...	...	...
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	...	...	48	48	...	...	70	70
British Yukon	3	...	...	3	394	...	...	394
Brockville, Westport and North Western	52	30	...	82	57	84	...	141
Canada and Gulf Terminal	8	5	...	13	46	55	...	101
Canada Southern	69,452	1,595	24,723	95,770	3,856	1,061	16,888	21,805
Ch. de fer de l'Etat—Intercolonial	1,844	5,837	...	7,681	7,899	2,511	...	10,410
" " Ile du P.-E.	349	12	...	361	201	204	...	405
Canadian Northern	14,756	2,577	1,476	18,809	14,951	3,007	3,387	21,345
" " Ontario	896	284	...	1,180	4,764	1,227	...	5,991
" " Quebec	361	811	...	1,172	15,526	10,145	...	25,671
Canadien-Pacifique	30,946	25,889	2,947	59,782	74,066	39,399	12,214	125,679
Cape Breton	...	...	...	...	...	...	...	...
Caraquet	...	...	...	...	...	76	...	76
Central Ontario	26	265	...	291	2	866	...	868
Crow's Nest Southern	...	...	7	7	...	...	58	58
Cumberland	1	10	...	11	...	240	...	240
Dominion Atlantic	436	22	9	467	182	69	...	251
Eastern British Columbia	...	10	...	10	...	...	...	...
Elgin and Havelock	...	6	...	6	...	...	...	...
Essex Terminal	...	...	...	...	...	...	...	...
Esquimalt and Nanaimo	553	66	...	619	1,272	1,005	...	2,277
Fredericton and Grand Lake	...	...	...	...	...	...	...	...
Grand-Tronc	11,523	8,535	19,747	39,805	42,898	841	21,269	65,008
" (Canada-Atlantique)	2,543	1,008	29	3,580	511	4,725	507	5,743
Grand-Tronc-Pacifique	5,534	2,419	351	8,304	2,912	2,297	525	5,734
Halifax and Southwestern	177	109	...	286	431	8	...	439
Hereford	5	16	12	33	347	60	16	423
Inverness Ry. and Coal Co	2	30	...	32	6	107	...	113
Irondale, Bancroft and Ottawa	...	12	...	12	...	9	...	9
International of New Brunswick	85	33	...	118	33	19	...	52
Kent Northern	...	100	...	100	...	20	...	20
Kettle Valley	...	...	...	...	...	...	...	...

Klondike Mines								
Lotbinière & Megantic	12	38		50	89	19		108
London and Port Stanley		68		68	6	4		10
Maine Central								
Manitoba Great Northern	38	8	277	323	100	122	439	661
Maritime Coal, Ry. and Power Co	4	25		29	1	35		36
Massawippi Valley	90	95	5	190	223	109	100	432
Moncton & Buctouche								
Midland Ry. Co. of Manitoba	13		2,286	2,299			1,220	1,220
Montreal and Atlantic	23	492	60	575	133	3,490		3,623
Montreal and Province Line		476		476				
Montreal and Vermont Jct						160		160
Morrissey, Fernie and Michel								
National Transcontinental	28			28				
Napierville Junction		25	5	30				
Nelson and Fort Sheppard		10		10			53	53
New Brunswick Coal and Ry. Co								
New Brunswick and P. E. Island						3		3
New Westminster Southern	72	5		77				
Northern New Brunswick and Seaboard	10	2		12		4		4
North Shore								
Ottawa and New York	13	117	15	145	3,771	221	18	4,010
Père Marquette	372	302	28	702	68	36		104
Quebec Central		2,459		2,459	4,610	1,844		6,454
Québec et Lac St-Jean	156	264		420	2,547	2,041		4,588
Quebec, Montreal and Southern	49	41		90	33	445		478
Quebec Oriental	15	108		123	106	153		259
Quebec Ry., Light and Power Co	79	41		120	1,104			1,104
Roberval-Saguenay					21			21
Red Mountain			20	20			119	119
Rutland and Noyan								
Salisbury and Albert		2		2				
Schomberg and Aurora								
Stanstead, Shefford & Chambly						249		249
St. Clair Tunnel								
St. Lawrence and Adirondack	112	152	346	610	540	451	95	1,086
St. Martins		4		4				
Sydney and Louisburg	10	22		32	482	1,800		2,282
Temiscouata	52	59		111	182	582		764
Temiskaming and Northern Ontario	219	120	12	351	510	2,544	45	3,099
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	4,744	3,333		8,077	656	1,597		2,253
Vancouver, Victoria and Eastern	31		1,144	1,175	283	12	1,092	1,387
Victoria Terminal Ry. and Ferry Co	97	274		371	217	158		375
Victoria and Sydney, C.-B	19	361		380	28	336		364
Wabash (én Canada)	6,763		10,004	16,767	84		17,925	18,009
Wellington Colliery Co								
York and Carleton								
Totaux	152,660	58,849	65,551	275,060	188,346	85,249	76,040	349,635

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Manufactures—*Fin.*							
	Meubles et effets de ménage.				Autres produits manufacturés.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	10	11	.....	21	702	4,108	.....	4,810
Algoma Eastern	131	.....	.....	131	2,735	1,319	.....	4,054
Atlantic, Quebec and Western	71	307	.....	378	85	2,841	.....	2,926
Baie de Quinte	126	398	.....	524	19,420	8,158	.....	27,578
Bedlington and Nelson	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	12	.....	42	54	.....	.....	262	262
British Yukon	2	.....	.....	2	22	.....	.....	22
Brockville, Westport and North Western	227	197	.....	424	.....	.....	.....	.....
Canada and Gulf Terminal	86	67	.....	153	29	250	.....	279
Canada Southern	6,678	3,143	38,699	48,520	175,631	72,011	990,550	1,238,192
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	11,199	5,620	.....	16,819	334,413	62,107	.....	396,520
" " Ile du Prince-Edouard	601	289	.....	890	7,715	799	.....	8,514
Canadian Northern	45,241	9,663	5,284	60,188	19,247	10,672	30,595	60,514
" " Ontario	2,424	670	.....	3,094	30,436	74,674	.....	105,110
" " Quebec	935	643	.....	1,578	11,074	14,781	.....	25,855
Canadian Pacific	105,761	34,710	10,505	150,976	768,701	481,798	192,994	1,443,493
Cape Breton	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Caraquet	6	152	.....	158	.....	2,828	.....	2,828
Central Ontario	567	337	.....	904	37,150	16,937	.....	54,087
Crow's Nest Southern	10	.....	53	63	15	.....	433	448
Cumberland	11	520	.....	531	300	427	.....	727
Dominion Atlantic	1,800	521	114	2,435	3,819	4,806	284	8,909
Eastern British Columbia	.....	.....	.....	.....	.....	37	.....	37
Elgin and Havelock	9	26	.....	35	44	107	.....	151
Essex Terminal	.....	.....	.....	.....	44,300	.....	.....	44,300
Esquimalt and Nanaimo	1,537	368	.....	1,905	18,548	5,274	.....	23,822
Fredericton and Grand Lake	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand-Tronc	55,190	5,094	8,250	68,534	472,489	274,270	213,779	960,538
" (Canada Atlantic)	1,206	2,351	74	3,631	71,488	76,024	14,761	162,273
Grand-Tronc Pacifique	10,355	8,154	1,936	20,445	4,916	9,449	1,077	15,442
Halifax and Southwestern	746	489	64	1,299	5,106	883	8	5,997
Hereford	90	89	51	230	13,133	785	277	14,195
Inverness Ry. and Coal Co	37	87	.....	124	.....	.....	.....	.....
Irondale, Bancroft and Ottawa	90	113	.....	203	.....	.....	.....	.....
International of New Brunswick	301	239	.....	540	142	75	.....	217
Kent Northern	.....	50	.....	50	.....	100	.....	100
Kettle Valley	.....	.....	38	38	.....	.....	.....	.....

Klondike Mines					781			781
Lotbinière and Megantic	446	46		492	359	164		523
London and Port Stanley	51	33		84	98	20		118
Maine Central							70,096	70,096
Manitoba Great Northern	25		158	183	582	585	1,781	2,948
Maritime Coal, Ry. and Power Co	66	44		110				
Massawippi Valley	271	566	99	936	13,121	9,317	1,148	23,586
Moncton and Buctouche						2,490		2,490
Midland Ry. Co. of Manitoba	97	10	2,551	2,658	536	76	10,443	11,055
Montreal and Atlantic	677	2,808	27	3,512	3,040	18,012	171,058	192,110
Montreal and Province Line								
Montreal and Vermont Jct		2,009	1,311	3,320				
Morrissey, Fernie and Michel								
National Transcontinental					68			68
Napierville Jct	20	22	18	60	196	19,458	6,276	25,930
Nelson and Fort Sheppard			81	81			202	202
New Brunswick Coal and Ry. Co					1,567	3,135		4,702
New Brunswick and P. E. Island		50		50		75		75
New Westminster Southern		24		24	546	375		921
Northern New Brunswick and Seaboard	37	9		46	4	54		58
North Shore								
Ottawa and New York	720	234	58	1,012	32,119	35,359	6,350	73,828
Père Marquette	493	488	36	1,017			32,404	32,404
Quebec Central	3,842	7,376		11,218	51,618	13,523		65,141
Québec et Lac St-Jean	207	179		386	8,362	1,308		9,670
Quebec, Montreal and Southern	328	196		524	482	4,485		4,967
Quebec Oriental	175	416		591	1,980	2,870		4,850
Quebec Ry., Light and Power Co	252	119		371	5,532	487		6,019
Roberval-Saguenay	4	10		14	17,989	15,040		33,029
Red Mountain			31	31			154	154
Rutland and Noyan	13	84	19	116	78	5,791	1,213	7,082
Salisbury and Albert	46	37		83	43	934		977
Schomberg and Aurora						74		74
Stanstead, Shefford and Chambly	251	59	1,194	1,504				
St. Clair Tunnel								
St. Lawrence and Adirondack	616	208	333	1,157	6,428	23,040	19,158	48,626
St. Martins		18		18		60		60
Sydney and Louisburg	106	1,610		1,716	2,160	8,614		10,774
Temiscouata	248	75		323				
Temiskaming and Northern Ontario	277	189		466	1,426	6,043	177	7,646
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	2,075	3,378		5,453	43,494	138,643		182,137
Vancouver, Victoria and Eastern	348	12	2,183	2,543	2,376		11,507	13,883
Victoria Terminal Ry. and Ferry Co	88	284		372	315	1,267		1,582
Victoria and Sydney, C.-B	24	350		374	72	1,762		1,834
Wabash (en Canada)			30,055	30,055	10,572	748	217,750	229,070
Wellington Colliery Co		4,213		4,213				
York and Carleton								
Totaux	257,262	99,464	103,264	459,990	2,247,604	1,439,329	1,994,737	5,681,670

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Marchandises.				Divers.			
					Autres accommodations.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	2,407	716	.....	3,123	2,673	3,076	.....	5,749
Algoma Eastern	3,120	700	.....	3,820	23,110	1,314	.....	24,424
Atlantic, Quebec and Western	429	2,931	.....	3,360	245	3,242	.....	3,487
Baie de Quinté	11,536	5,322	.....	16,858	.....	.....	.....	.....
Bedlington and Nelson	3	.....	18	21	39	.....	.....	39
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	1,099	29	233	1,361	240	87	709	1,036
British Yukon	2,991	.....	.....	2,991	604	.....	.....	604
Brockville, Westport and North Western	.....	.....	.....	.....	2,052	2,574	.....	4,626
Canada and Gulf Terminal	609	528	.....	1,137	.....	.....	.....	.....
Canada Southern	.....	.....	.....	.....	23,617	9,840	163,352	196,809
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	55,084	142,461	.....	197,545	99,029	73,207	.....	172,236
" " " Ile du Prince-Edouard	.....	.....	.....	.....	16,285	2,749	.....	19,034
Canadian Northern	103,545	28,779	21,931	154,255	166,437	53,207	34,980	254,624
" " Ontario	.....	.....	.....	.....	10,441	87,550	.....	97,991
" " Quebec	8,759	8,324	.....	17,083	41,869	42,054	.....	83,923
Pacifique-Canadien	1,518,989	419,814	138,130	2,076,933	189,823	89,497	12,267	291,587
Cape Breton	.....	.....	.....	.....	2,373	661	.....	3,034
Caraquet	.....	669	.....	669	13	.....	.....	13
Central Ontario	2,620	1,463	.....	4,083	.....	.....	.....	.....
Crow's Nest Southern	830	37	626	1,493	.....	.....	195	195
Cumberland	206	478	.....	684	896	3,899	.....	4,795
Dominion Atlantic	2,908	5,621	297	8,826	36,996	10,049	356	47,401
Eastern British Columbia	93	885	.....	978	.....	76	.....	76
Elgin and Havelock	48	59	.....	107	15	65	.....	80
Essex Terminal	.....	.....	.....	.....	1,926	2,000	.....	3,926
Esquimalt and Nanaimo	34,321	17,020	.....	51,341	225	148	.....	373
Fredericton and Grand Lake	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand-Tronc	586,238	150,964	629,697	1,366,899	689,697	122,870	585,919	1,398,486
" (Canada Atlantic)	44,328	108,082	10,486	162,896	26,884	20,296	6,238	53,418
Grand-Tronc-Pacifique	70,725	18,906	1,766	91,397	90,260	11,115	912	102,287
Halifax and Southwestern	.....	.....	.....	.....	6,826	3,228	66	10,120
Hereford	1,395	785	416	2,596	33	55	19	107
Inverness Ry. and Coal Co	240	3,028	.....	3,268	449	2,602	.....	3,051
Irondale, Bancroft and Ottawa	285	1,787	.....	2,072	.....	.....	.....	.....
International of New Brunswick	495	286	.....	781	547	269	.....	816
Kent Northern	.....	450	.....	450	100	845	.....	945
Kettle Valley	614	38	.....	652	.....	.....	.....	.....

Klondike Mines	169			169				
Lotbinière & Megantic					426	114		540
London and Port Stanley	23,409	12,449		35,858	39	23		62
Maine Central			4,298	4,298			61	61
Manitoba Great Northern	573	378	646	1,597	18	411	1,595	2,024
Maritime Coal, Ry. and Power Co					118	732		850
Massawippi Valley	3,448	6,289	9,932	19,669	5,271	1,601	13,425	20,297
Moncton & Buctouche	1,245			1,245	201			201
Midland Ry. Co. of Manitoba	1,208	31	14,440	15,679	1,269	36	10,587	11,892
Montreal & Atlantic	14,948	91,066	84,151	190,165	1,540	12,510	419	14,469
Montreal & Province Line	4,014	10,222	320	14,556	1,276	2,541	151	3,968
Montreal & Vermont Jct	5,714	49,876	33,040	88,630	482	33,785	17,012	51,279
Morrissey, Fernie L Michel	1,000			1,000		4,709		4,709
National Transcontinental	2,074	3,600		5,674	3,500	2,000		5,500
Napierville Junction	206	1,409	2,373	3,988		2,134	4,869	7,003
Nelson and Fort Sheppard	1,692	94	793	2,579	235	10	48	293
New Brunswick Coal and Ry. Co								
New Brunswick and P. E. Island		3,500		3,500	3,010			3,010
New Westminster Southern	1,291	5,552		6,843	2,309	543		2,852
Northern New Brunswick and Seaboard					78	133		211
North Shore								
Ottawa & New York					608	658	594	1,860
Père Marquette	25,402	40,876	1,204	67,482	4,782	28,589	3,218	36,589
Quebec Central	18,440	57,166		75,606	4,610	18,440		23,050
Québec et Lac St-Jean	2,741	6,176		8,917	17,540	4,816		22,356
Quebec, Montreal & Southern	9,112	12,054	8	21,174	312	2,820		3,132
Quebec Oriental	881	3,512		4,393	602	6,135		6,737
Quebec Ry., Light and Power Co					820	353		1,173
Roberval-Saguenay	1,007			1,007	77	436		513
Red Mountain	103		736	839	28			28
Rutland and Noyan	24	3,687	241	3,952	101	9,618	777	10,496
Salisbury and Albert					143	1,002		1,145
Schomberg and Aurora		4		4	45	6,360		6,405
Stanstead, Shefford & Chambly	5,443	25,471	35,716	66,630	1,946	27,910	23,770	53,626
St. Clair Tunnel								
St. Lawrence and Adirondack					682	822	2,019	3,523
St. Martins	27	2,823		2,850				
Sydney and Louisburg	7,160	4,850		12,010	12,166	7,260		19,426
Temiscouata	174	231		405	4,462	4,496		8,958
Temiskaming and Northern Ontario	26,618	32,283	1,035	59,936	3,622	2,850	13	6,485
Thousand Islands					8,196	8,605		16,801
Toronto, Hamilton and Buffalo					28,266	189,161		217,427
Vancouver, Victoria and Eastern	12,376	482	16,048	28,906	3,714	449	6,361	10,524
Victoria Terminnal Ry. and Ferry Co	1,005	1,006		2,011	996	1,331		2,327
Victoria and Sydney, C.-B	361	2,017		2,378	1,082	1,646		2,728
Wabash (en Canada)	1,901	1,701	178,372	181,974	1,633		26,208	27,841
Wellington Colliery Co								
York and Carleton					4	24		28
Totaux	2,627,683	1,298,967	1,186,953	5,113,603	1,549,913	931,638	916,140	3,397,691

RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année terminée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Récapitulation. Grand total. Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins au Canada.	Reçu de chemins des E.-U.	Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	336,478	32,610	.....	369,088
Algoma Eastern	716,986	14,942	.....	731,928
Atlantic, Quebec and Western	6,780	27,345	.....	34,125
Baie de Quinté	122,385	122,435	.....	244,820
Bedlington and Nelson	868	.....	480	1,348
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	44,339	340	17,692	62,371
British Yukon	43,307	.....	.....	43,307
Brockville, Westport and North Western	11,979	15,548	.....	27,527
Canada and Gulf Terminal	22,460	3,887	.....	26,347
Canada Southern	888,488	412,074	6,240,303	7,540,865
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	3,477,640	1,604,844	.....	5,082,484
" " " Ile du Prince-Edouard	110,082	6,344	.....	116,426
Canadian Northern	5,560,634	684,570	292,212	6,537,416
" " Ontario	698,214	465,914	.....	1,164,128
" " Québec	745,758	370,254	.....	1,116,012
Canadian Pacific	20,296,434	5,690,385	1,814,398	27,801,217
Cap Breton	3,468	2,911	.....	6,379
Caraquet	20,503	12,398	.....	32,901
Central Ontario	245,342	109,085	.....	354,427
Crow's Nest Southern	210,555	42,523	12,394	265,472
Cumberland	341,013	18,333	.....	359,346
Dominion Atlantic	266,261	85,398	5,170	356,829
Eastern British Columbia	118,957	2,743	.....	121,700
Elgin and Havelock	10,323	2,061	.....	12,384
Essex Terminal	62,036	114,357	.....	176,393
Esquimalt and Nanaimo	374,737	60,348	.....	435,085
Fredericton and Grand Lake	.....	.....	.....	63,176
Grand-Tronc	9,062,258	2,914,508	8,050,689	20,027,455
" (Canada Atlantic)	1,022,256	834,811	60,506	1,917,573
Grand-Tronc-Pacifique	1,611,757	150,004	31,448	1,793,209
Halifax and Southwestern	223,813	42,669	860	267,342
Hereford	127,357	132,893	7,953	268,203
Inverness Ry. and Coal Co	273,285	15,185	.....	288,470
Irondale, Bancroft and Ottawa	24,835	6,243	.....	31,078
International of New Brunswick	83,524	5,348	.....	88,872
Kent Northern	2,866	4,384	.....	7,250
Kettle Valley	2,296	1,748	23,728	27,772
Klondike Mines	42,786	.....	.....	42,786
Lotbinière and Megantic	39,459	2,350	132	41,941
London and Port Stanley	26,128	23,091	588,650	637,869
Maine Central	.....	.....	183,443	183,443
Manitoba Great Northern	36,167	14,047	34,791	85,005
Maritime Coal, Ry. and Power Co	204,070	10,561	.....	214,631
Massawippi Valley	129,176	320,596	77,719	527,491
Moncton & Buctouche	19,726	2,490	.....	22,216
Midland Ry. Co. of Manitoba	5,176	4,838	175,097	185,111
Montreal & Atlantic	104,492	767,640	331,484	1,203,616
Montreal and Province Line	26,537	73,409	8,532	108,478
Montreal and Vermont Jct	16,720	307,282	110,482	434,484
Morrissey, Fernie and Michel	806,000	27,086	150	833,236
National Transcontinental	36,807	26,166	.....	62,973
Napierville Junction	16,733	80,220	327,233	424,186
Nelson and Fort Sheppard	16,042	416	9,881	26,339
New Brunswick Coal and Ry. Co	52,927	5,580	.....	58,507
New Brunswick and P. E. Island	42,390	10,953	.....	53,343
New Westminster Southern	25,261	26,031	.....	51,292
Northern New Brunswick and Seaboard	69,574	1,669	.....	71,243
North Shore	1,550	.....	.....	1,550
Ottawa and New York	85,519	104,312	207,064	396,895
Père Marquette	63,992	191,050	1,885,281	2,140,323

RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année terminée le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Récapitulation. Grand total. Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins au Canada.	Reçu du chemins des E.-Unis.	Total du tonnage.
Quebec Central	896,238	189,967	.....	1,086,205
Québec et Lac St-Jean	334,685	208,340	.....	543,025
Quebec, Montreal and Southern	117,998	335,087	32,305	485,390
Quebec Oriental	20,603	47,434	.....	68,037
Quebec Ry., Light and Power Co	217,821	7,224	.....	225,045
Roberval-Saguenav	38,651	16,381	.....	55,032
Red Mountain	1,046	20	30,019	31,085
Rutland and Noyan	1,651	208,065	13,140	222,856
Salisbury and Albert	32,466	7,640	.....	40,106
Schomberg and Aurora	6,029	9,323	.....	15,352
Stanstead, Shefford and Chambly	22,137	326,966	112,446	461,549
St. Clair Tunnel	.....	.....	.....	.....
St. Lawrence and Adirondack	37,891	195,618	712,535	946,044
St. Martins	7,567	3,710	.....	11,277
Sydney and Louisburg	4,756,769	138,800	.....	4,895,569
Temiscouata	187,613	26,068	.....	213,681
Temiskaming and Northern Ontario	519,394	162,762	77,796	759,952
Thousand Islands	15,088	23,701	.....	38,789
Toronto, Hamilton and Buffalo	278,378	1,913,907	.....	2,192,285
Vancouver, Victoria and Eastern	977,170	13,724	324,497	1,315,391
Victoria Terminal Ry. and Ferry Co	6,761	20,150	.....	26,911
Victoria and Sydney, C.-B	12,341	16,296	.....	28,637
Wabash (en Canada)	32,022	17,141	1,753,323	1,802,486
Wellington Colliery Co	307,214	4,948	.....	312,162
York and Carleton	8,618	1,586	.....	10,204
Totaux	57,873,657	19,904,087	23,553,833	101,394,753

TABLEAU 13—RELEVÉ du matériel pour l'année expirée le 30 juin 1914.

Nom du chemin de fer.	Locomotives.					Wagons, services des voyageurs.									
	Voyageurs.	Marchandises.	Garage.	Total.	Affermées.	1ère classe.	2e classe.	Voitures mixt.	Emigrants.	Buffets.	Salons.	Wogons-lits.	Bagages, messageries et poste.	Autr. wagons, service des voyageurs.	Total.
Algoma Central and Hudson Bay	8	17	5	30	1	10	4	2					2		18
Algoma Eastern	2	4		6	3	2	1	3							6
Atlantic, Quebec and Western	4	3		7		8		1					2		11
Baie de Quinté	2	8		10	4	5		2					3		10
Bedlington and Nelson		1		1	1	1							1		2
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	1	1		2	2	2							1		3
British Yukon	1	10		11		10					2		3		15
Brockville, Westport and North Western	2	3		5	3	5	3						1	4	13
Canada and Gulf Terminal	1	1		2		1	1	1					1		4
Canada Southern	63	86	38	187		10	39	7		1			21	5	83
Ch. de fer de l'Etat. (Intercolonial)	123	245	26	394		151	36	85	59	16	8	48	100	2	505
" " (Ile du Prince-Edouard)	2	22	7	31		19	9	5					13		46
Canadian Northern	105	286	49	440		122	118	25	6	14	6	37	109	4	441
" " Ontario	18	31	5	54	54	31	14	10		4	9		12	1	81
" " Quebec	20	27	5	52	47	24	28	9	10		4		15		90
Pacifique Canadien	888	1,066	294	2,248		960	180	108	334	121	39	381	587	5	2,715
Cape Breton		2		2		2							2		4
Caraquet		4		4		3									3
Central Ontario	5	6	1	12	3	4	1	2					4		11
Crow's Nest Southern	1	2		3	3	1							1		2
Cumberland	3	2	1	6		2		2							4
Dominion Atlantic	12	17		29	4	26		11		3	2		16		58
Eastern British Columbia		2		2		2							1		3
Elgin and Havelock	1	1		2		1		1							2
Essex Terminal		2		2											
Esquimalt and Nanaimo	3	17	3	23	11	13	12				4		10	2	41
Fredericton and Grand Lake		4	2	6		1		2							3
Grand Tronc	241	646	132	1,019	10	458	46	91	5	17	16		319	3	955
" (Canada Atlantique)	15	34	4	53		13	7	7			3		7		37
" Pacifique	121	148	10	279	6	64	31	15	52	22	15	30	62		291
Halifax and South Western	9	8	1	18	9	17	7	1			2		7		34
Hereford	1	2		3	3	1		2							3
Inverness Rallway and Coal Co	1	5	1	7	2	3							1		4
Irondale, Bancroft and Ottawa		2		2	1		1								1
International of New Brunswick	3	3		6		2	1	2					1		6
Kent Northern		3		3				2							2

Kettle Valley		1		1				1							1
Klondike Mines		4		4		1		1							2
Lotbinière & Megantic		4		4		2	2								4
London and Port Stanley	1	2		3			2	1							3
Maine Central	1	2		3		1		1							2
Manitoba Great Northern	1	2		3	3	2		1					1		4
Maritime Coal, Railway and Power Co	1	3		4				1					1	1	3
Massawippi Valley	7	6		13		9							6		15
Moncton & Buctouche		3		3		3		1							4
Midland Railway Co. of Manitoba	4	3	2	9	9	19							6		25
Montreal & Atlantic	4	8		12			7	11			2		3		23
Montreal & Province Line	1	2		3		2	1								3
Montreal & Vermont Junction	4	11		15		11		4					3		18
Morrissey, Fernie & Michel		5		5			6								6
Napierville Junction		1		1		1	1								2
Nelson and Fort Sheppard	1	1		2	2	1		1							2
New Brunswick Coal and Railway Co		1		1				2							2
New Brunswick and Prince Edward Island	1	2		3		2	1								3
New Westminster Southern		1		1	1	1		1							2
Northern New Brunswick and Seaboard		1		1				1							1
Nord Shore		1		1		1									1
Ottawa & New York	4	7	1	12	12	7	3	1					1		12
Père Marquette	10	36	2	48		14	6	2					4		26
Quebec Central	16	15	3	34		14	6	13		2	1		9		45
Québec et Lac St-Jean	12	14	3	29	26	14	17	7			2	4	5		49
Quebec, Montreal & Southern	3	10		13		7	4						1		12
Quebec Oriental	4	4		8		1	2						1		4
Quebec Railway, Light and Power Co	2	6		8		4	2	2					2	12	22
Roberval-Saguenay		4		4		2		2							4
Red Mountain		1		1	1	1							1		2
Rutland and Noyan	3	1		4		3		2					2		7
Salisbury and Albert		3		3		1							2		3
Schomberg and Aurora		1		1	1	2									2
Stanstead, Shefford & Chambly	2	4		6		4	2						1		7
St. Clair Tunnel			6	6											
St. Lawrence & Adirondack	4	5		9	5	5	1	1							7
St. Martins		2		2			1	1							2
Sydney and Louisburg	2	16	13	31		3	2	3							8
Temiscouata	5	4		9		2	2	2					2		8
Temiskaming and Northern Ontario	10	29	4	43		17	17	5			3		15		57
Thousand Islands		2		2	1			2							2
Toronto, Hamilton and Buffalo	8	17	9	34		9	2	4					2		17
Vancouver, Victoria and Eastern	4	9	1	14	14	20		5					5		30
Victoria Terminal Railway and Ferry Co															
Victoria and Sidney, B.C	1	2		3		1		1							2
Wabash (in Canada)	11	50	1	62		5		15		4	12		3		39
Wellington Colliery Co			7	7			1								1
York and Carleton		1		1		1									1
Totaux	1,783	3,028	636	5,447	242	2,167	627	491	466	204	130	500	1,378	39	6,002

TABLEAU 13—SOMMAIRE du matériel roulant pour l'exercice terminé le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Wagons, service des marchandises.								Wagons, service de la compagnie.						Total des wagons en service.	Wagons affermés.
	Wagons fermés	Wagons plate-formes.	Wagons à bestiaux.	Wagons à houille.	Wagons réservoirs.	Wagons à compartiments frigorifiques	Autres wag., service des marchand.	Total.	Wagons de payeurs.	Wagons à gravier.	Grue.	Cambuse.	Autres.	Total.		
Algoma Central and Hudson Bay	59	562	.....	166	.....	.....	269	1,056	2	82	3	16	49	152	1,226	.....
Algoma Eastern	27	130	.....	2	.....	.....	97	256	.....	10	.....	2	6	18	280	.....
Atlantic, Quebec and Western	1	25	.....	.....	.....	.....	.....	26	.....	.....	.....	.....	1	1	38	.....
Baie de Quinté	14	114	.....	.....	.....	.....	.....	128	.....	.....	.....	2	4	6	144	.....
Bedlington and Nelson	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	4
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	57	8	3	4	.....	5	19	96	.....	.....	.....	1	1	2	101	101
British Yukon	97	74	33	12	.....	4	.....	220	1	.....	1	8	3	13	248	.....
Brockville, Westport and North Western	.....	6	1	.....	.....	.....	.....	7	.....	.....	.....	.....	9	9	29	.....
Canada and Gulf Terminal	3	4	.....	.....	.....	.....	.....	7	.....	.....	.....	1	.....	1	12	.....
Canada Southern	1,485	122	2	9	22	.....	.....	1,640	1	.....	3	70	72	146	1,869	.....
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	8,986	3,024	176	1,134	55	190	48	13,613	8	300	.....	136	43	487	14,605	.....
" " " (Ile du Prince-Edouard)	308	150	28	11	1	3	.....	501	.....	15	.....	3	.....	18	565	.....
Canadian Northern	18,322	3,614	769	1,734	31	239	.....	24,709	16	32	37	337	997	1,419	26,569	1
" " Ontario	335	292	12	295	.....	.....	.....	934	.....	4	5	23	33	65	1,080	1,047
" " Québec	271	246	10	374	.....	5	.....	906	1	1	3	34	255	294	1,290	535
Canadien-Pacifique	67,677	9,108	4,037	3,651	209	1,802	1,606	88,090	54	2,645	87	1,427	3,121	7,334	98,139	.....
Cape Breton	.....	13	.....	.....	.....	.....	.....	13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17	.....
Caraquet	5	25	.....	.....	.....	.....	.....	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	33	.....
Central Ontario	24	163	11	10	.....	.....	48	256	1	.....	.....	3	33	37	304	1
Crow's Nest Southern	249	34	14	17	.....	20	75	409	.....	.....	.....	2	3	5	416	416
Cumberland	2	29	.....	175	.....	.....	.....	206	.....	14	1	1	4	20	230	.....
Dominion Atlantic	230	226	7	26	.....	.....	.....	489	.....	.....	1	5	55	61	608	116
Eastern British Columbia	9	10	.....	.....	.....	.....	.....	19	.....	.....	.....	1	.....	1	23	.....
Elgin and Havelock	2	4	1	.....	.....	.....	.....	7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	.....
Essex Terminal	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....
Esquimalt and Nanaimo	14	198	1	30	.....	.....	.....	243	.....	29	1	12	13	55	339	.....
Fredericton and Grand Lake	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....
Grand-Tronc	25,884	3,609	1,666	5,051	173	1,990	.....	38,373	19	663	35	595	1,134	2,446	41,774	20
" (Canada-Atlantique)	1,313	225	42	67	.....	24	.....	1,671	2	3	1	16	104	126	1,834	.....
" Pacifique	12,094	888	294	.....	.....	249	.....	13,525	10	1,001	7	145	1,588	2,751	16,567	.....
Halifax and Southwestern	89	203	2	7	1	4	.....	306	1	.....	1	4	22	28	368	150
Hereford	60	10	.....	.....	.....	.....	.....	70	.....	.....	.....	2	.....	2	75	75
Inverness Railway and Coal Co	8	29	.....	147	.....	.....	.....	184	.....	.....	.....	5	6	11	199	.....
Irondale, Bancroft and Ottawa	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	2	3	1
International of New Brunswick	6	66	.....	.....	.....	.....	.....	72	1	.....	.....	1	1	3	81	.....
Kent Northern	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....

Kettle Valley	2	2					2	6							7	
Klondike Mines		23						23							25	
Lotbinière and Megantic	1	24						25				1		1	30	
London and Port Stanley	30	3	3	45				81				2	1	3	87	
Maine Central	25	10						35							37	
Manitoba Great Northern	80	10	5	5		6	25	131				1		1	136	136
Maritime Coal, Railway and Power Co.		2						2		6			2	8	13	
Massawippi Valley	440	180						620				5	5	10	645	
Moncton and Buctouche	5	38						43					1	1	48	
Midland Railway Co. de Manitoba	188	43	14	26		20	31	322				5		5	352	352
Montreal and Atlantic	243	200	38			1		482				12	138	150	655	
Montreal and Province Line	40	21		4				65				1	3	4	72	
Montreal and Vermont Junction	258	131	4	21		4	1	419			2	7	17	26	463	
Morrissey, Fernie and Michel	7	1		46			2	56				1	1	2	64	
Napierville Junction															2	
Nelson and Fort Sheppard	25	5	2	1		2	6	41				1	6	7	50	50
New Brunswick Coal and Railway Co.	5	40						45							47	
New Brunswick and Prince Edward Island	4	41						45							48	
New Westminster Southern	47	7	3	3		4	15	79							81	81
Northern New Brunswick and Seaboard				60				60							61	
North Shore	1	1		3				5					1	1	7	
Ottawa and New York	118	14						132		5		2	2	9	153	153
Père Marquette	1,181	76	32	543		9		1,841			1	22	16	39	1,906	
Quebec Central	256	617	67	23	2	10		975	1	36	1	14	35	87	1,107	
Québec et lac Saint-Jean	346	104	3	39				492		15	2	7	90	114	655	10
Quebec, Montreal and Southern	1,382	35	90			10		1,517			1	4	18	23	1,552	
Quebec Oriental												2	3	5	9	
Quebec Railway, Light and Power Co.	31	75	1	14			48	169				1	2	3	194	
Roberval-Saguenay	4	70		13				87							91	
Red Mountain	29	5	2	2		2	8	48							50	50
Rutland and Noyan	50	5	2	2				59				1		1	67	
Salisbury and Albert	3	25	1					29							32	
Schomberg and Aurora		13						13							15	
Stanstead, Shefford and Chambly	102	52	1	8		1		164				3	6	9	180	
St. Clair Tunnel												9		9	9	
St. Lawrence and Adirondack	75	30						105			1	3	3	7	119	105
St. Martins	1	6						7							9	
Sydney and Louisburg	16	81		1,575	2			1,674		12	1	8	6	27	1,709	
Temiscouata	84	53						137	1			2	5	8	153	
Temiskaming and Northern Ontario	146	461	10					617	3			23	70	96	770	
Thousand Islands		1						1							3	
Toronto, Hamilton and Buffalo	1,162	155	10	150				1,477	1	56	1	11	28	97	1,591	
Vancouver, Victoria and Eastern	1,231	168	68	80		104	376	2,027				6	24	30	2,087	2,087
Victoria Terminal Railway and Ferry Co.																
Victoria and Sidney, C.-B.	2	15						17					1	1	20	
Wabash (en Canada)	1,346	83	124	100		8		1,661			1	34	12	47	1,747	
Wellington Colliery Co.	5	14		270				289		9				9	299	
York and Carleton	1							1							2	
Totaux	146,607	26,151	7,589	15,955	496	4,716	2,676	204,190	123	4,938	197	3,040	8,055	16,353	226,545	5,491

TABLEAU 14—SOMMAIRE des wagons, service des marchandises, pour l'exercice

Numéros.	Nom du chemin de fer.	Wagons fermés.		Plates-formes.		Wagons à bestiaux.	
		Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.
			Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
1	Algoma Central & Hudson Bay	59	2,255	562	20,890	...	...
2	Algoma Eastern	27	1,065	130	5,180	...	...
3	Atlantic, Quebec & Western	1	30	25	750	...	...
4	Baie de Quinte	14	280	114	2,530	...	...
5	Bedlington & Nelson	2	70	...	...	...	...
6	Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	57	2,020	8	290	3	70
7	British Yukon	97	1,820	74	1,360	33	660
8	Brockville, Westport & North Western	...	...	6	120	1	25
9	Canada & Gulf Terminal	3	60	4	120	...	...
10	Canada Southern	1,485	51,380	122	2,880	2	40
11	Chem. de f. de l'Etat—(Intercolonial)	8,986	274,785	3,024	84,065	176	4,565
12	" " (île du P.-E.)	308	3,805	150	1,990	28	350
13	Canadian Northern	18,322	549,660	3,614	118,790	769	22,990
14	" " Ontario	335	10,050	292	8,760	12	360
15	" " Québec	271	8,130	246	7,270	10	300
16	Pacifique-Canadien	67,677	2,387,500	9,108	306,055	4,037	118,590
17	Cape Breton	...	...	13	390	...	...
18	Caraquet	5	75	25	375	...	...
19	Central Ontario	24	680	163	4,180	11	320
20	Crows Nest Southern	249	8,780	34	1,240	14	330
21	Cumberland	2	40	29	435	...	...
22	Dominion Atlantic	230	6,090	226	5,970	7	180
23	Eastern British Columbia	9	360	10	400	...	...
24	Elgin & Havelock	2	40	4	80	1	20
25	Essex Terminal	1	20	...	...	...	...
26	Esquimalt & Nanaïmo	14	280	198	6,935	1	20
27	Fredricton & Grand Lake	...	...	...	...	...	...
28	Grand-Tronc	25,884	842,450	3,609	108,600	1,666	48,550
29	" (Canada Atlantique)	1,313	38,950	125	6,390	42	1,130
30	Grand-Tronc-Pacifique	12,094	362,820	888	26,640	294	8,820
31	Halifax & South Western	89	2,520	203	5,820	2	50
32	Hereford	60	1,800	10	200	...	...
33	Inverness Railway & Coal Co	8	160	29	880	...	...
34	Irondale, Bancroft & Ottawa	...	...	...	...	...	...
35	International of New Brunswick	6	120	66	1,720	...	...
36	Kent Northern	1	15	...	...	...	...
37	Kettle Valley	2	50	2	50	...	...
38	Klondike Mines	...	...	23	345	...	...
39	Lotbinière & Megantic	1	30	24	720	...	...
40	London & Port Stanley	30	810	3	75	3	90
41	Maine Central	25	750	10	300	...	...
42	Manitoba Great Northern	80	2,805	10	370	5	120
43	Maritime Coal, Railway & Power Co	...	...	2	40	...	...
44	Massawippi Valley	440	8,750	180	3,350	...	...
45	Moncton & Buctouche	5	100	38	760	...	...
46	Midland Railway Co. of Manitoba	188	6,850	43	1,535	14	340
47	Montreal & Atlantic	243	7,015	200	6,020	38	1,110
48	Montreal & Province Line	40	715	21	365	...	...
49	Montreal & Vermont Junction	258	7,670	131	3,845	4	80
50	Morrissey, Fernie & Michel	7	280	1	20	...	...
51	Napierville Jct	...	...	...	...	...	...
52	Nelson & Fort Sheppard	25	880	5	170	2	50
53	New Brunswick Coal & Railway Co.	5	100	40	800	...	...
54	New Brunswick & P. E. Island	4	70	41	615	...	...
55	New Westminster Southern	47	1,670	7	250	3	70
56	Northern New Brunswick & Seaboard	...	...	...	...	...	...
57	North Shore	1	30	1	30	...	...
58	Ottawa & New York	118	2,360	14	280	...	...
59	Père Marquette	1,181	39,325	76	2,195	32	960
60	Quebec Central	256	6,930	617	17,005	67	1,865
61	Quebec & Lake St. John	346	11,020	104	2,395	3	60
62	Quebec, Montreal & Southern	1,382	41,460	35	875	90	2,700
63	Quebec Oriental	...	...	...	...	...	...

terminé le 30 juin 1914—montrant le nombre et la capacité totale.

Wagons à houille.		Wagons réservoirs.		Wagons à compartiments frigorifiques.		Autres wagons.		Total.		Numéros.
Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	
	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
166	7,640	...	...	...	...	269	13,390	1,056	44,175	1
2	80	...	...	...	...	97	4,850	256	11,175	2
...	...	...	...	...	...	...	...	26	780	3
...	...	...	...	...	...	...	...	128	2,810	4
...	...	...	...	...	...	...	...	2	70	5
4	160	...	...	5	150	19	885	96	3,575	6
12	240	...	...	4	80	...	...	220	4,160	7
...	...	...	...	...	...	...	...	7	145	8
...	...	...	...	...	...	...	...	7	180	9
9	240	22	450	...	...	...	...	1,640	54,990	10
1,134	28,175	55	1,375	190	5,360	48	1,440	13,613	399,765	11
11	140	1	15	3	45	...	...	501	6,345	12
1,734	68,460	31	930	239	7,170	...	...	24,709	768,000	13
295	12,510	...	...	...	...	...	...	934	31,680	14
374	11,965	...	...	5	150	...	...	906	27,815	15
3,651	170,440	209	8,900	1,802	53,880	1,60 6	55,525	88,090	3,100,390	16
...	...	...	...	...	...	...	...	33	390	17
...	...	...	...	...	...	...	...	30	450	18
10	400	...	...	...	...	48	1,680	256	7,260	19
17	750	...	...	20	600	75	3,565	409	15,265	20
175	2,625	...	...	...	...	...	...	206	3,100	21
26	550	...	...	...	...	...	...	489	12,790	22
...	...	...	...	...	...	...	...	19	760	23
...	...	...	...	...	...	...	...	7	140	24
...	...	...	...	...	...	...	...	1	20	25
30	1,300	...	...	...	...	...	...	243	8,535	26
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	27
5,051	229,270	173	3,855	1,990	58,645	...	...	38,373	1,291,370	28
67	2,550	...	...	24	720	...	...	1,671	49,740	29
...	...	...	...	249	7,470	...	...	13,525	405,750	30
7	140	1	30	4	100	...	...	306	8,660	31
...	...	...	...	...	...	...	...	70	2,000	32
147	4,410	...	...	...	...	...	...	184	5,440	33
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	34
...	...	...	...	...	...	...	...	72	1,840	35
...	...	...	...	...	...	...	...	1	15	36
...	...	...	...	...	...	2	50	6	150	37
...	...	...	...	...	...	...	...	23	345	38
...	...	...	...	...	...	...	...	25	750	39
45	1,290	...	...	...	...	...	...	81	2,265	40
...	...	...	...	...	...	...	...	35	1,050	41
5	210	...	...	6	180	25	1,185	131	4,870	42
...	...	...	...	...	...	...	...	2	40	43
...	...	...	...	...	...	...	...	620	12,100	44
...	...	...	...	...	...	...	...	43	860	45
26	1,215	...	...	20	635	31	1,455	322	12,030	46
...	...	...	...	1	30	...	...	482	14,175	47
4	60	...	...	...	...	...	...	65	1,140	48
21	420	...	...	4	120	1	15	419	12,150	49
46	1,380	...	...	...	...	2	60	56	1,740	50
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	51
1	50	...	...	2	60	6	300	41	1,510	52
...	...	...	...	...	...	...	...	45	900	53
...	...	...	...	...	...	...	...	45	685	54
3	140	...	...	4	120	15	695	79	2,945	55
60	3,000	...	...	...	...	...	...	60	3,000	56
3	75	...	...	...	...	...	...	5	135	57
...	...	...	...	...	...	...	...	132	2,640	58
543	20,890	...	...	9	265	...	...	1,841	63,635	59
23	690	2	40	10	280	...	...	975	26,810	60
39	935	...	...	...	...	...	...	492	14,410	61
...	...	...	...	10	300	...	...	1,517	45,335	62
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	63

TABLEAU 14—SOMMAIRE des wagons, service des marchandises, pour l'exercice

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Wagons fermés.		Plates-formes.		Wagons à bestiaux.	
		Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité Totale.
			Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
64	Quebec Ry., Light & Power Co.	31	770	75	1,500	1	20
65	Roberval-Saguenay	4	80	70	1,400	.....	.....
66	Red Mountain	29	1,030	5	170	2	50
67	Rutland & Noyan	50	1,500	5	150	2	40
68	Salisbury & Albert	3	50	25	375	1	10
69	Schomberg & Aurora	.....	.....	13	195	.....	.....
70	Stanstead, Shefford & Chambly	102	1,940	52	845	1	20
71	St. Clair Tunnel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
72	St. Lawrence & Adirondacks	75	2,250	30	900	.....	.....
73	St. Martins	1	20	6	120	.....	.....
74	Sydney & Louisburg	16	320	81	2,620	.....	.....
75	Temiscouata	84	2,150	53	1,160	.....	.....
76	Temiskaming & Northern Ontario	146	5,380	461	15,790	10	300
77	Thousand Islands	.....	.....	1	20	.....	.....
78	Toronto, Hamilton & Buffalo	1,162	44,850	155	5,750	10	300
79	Vancouver, Victoria & Eastern	1,231	43,405	168	6,120	68	1,600
80	Victoria Terminal Ry. & Ferry Co.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
81	Victoria & Sydney, B.C.	2	40	15	300	.....	.....
82	Wabash (en Canada)	1,346	44,790	83	3,040	124	4,810
83	Wellington Colliery Co.	5	60	14	280	.....	.....
84	York & Carleton	1	10	.....	.....	.....	.....
	Totaux	146,607	4,846,425	26,151	814,440	7,589	221,965

terminé le 30 juin 1914, montrant le nombre et la capacité totale—*Fin.*

Wagons à houille.		Wagons-réservoirs.		Wagons à compartiments frigorifiques.		Autres wagons.		Total.		Numéro.
Nombre.	Capacité totale.	Nombre	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre	Capacité totale.	Nombre	Capacité totale.	
	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
14	280	.....	.....	.....	.....	48	1,440	169	4,010	64
13	260	.....	.....	.....	.....	.....	.....	87	1,740	65
2	90	.....	.....	2	60	8	400	48	1,800	66
2	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	59	1,770	67
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29	435	68
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13	195	69
8	160	.....	.....	1	20	.....	.....	164	2,985	70
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	71
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	105	3,150	72
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7	140	73
1,575	32,110	2	30	.....	.....	.....	.....	1,674	35,080	74
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	137	3,310	75
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	167	21,470	76
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	20	77
150	7,500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,477	58,400	78
80	3,550	.....	.....	104	3,090	376	17,895	2,027	75,660	79
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17	340	81
100	4,580	.....	.....	8	160	.....	.....	1,661	57,380	82
270	9,425	.....	.....	.....	.....	.....	.....	289	9,765	83
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	10	84
15,955	630,435	496	15,625	4,716	139,190	2,676	104,830	204,190	6,772,910	

TABLEAU 15—SOMMAIRE des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1914.

Nom du chemin de fer.	Ponts.											
	En pierre.				En fer.				En bois.			
	Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum	Longueur maximum	Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum	Longueur maximum	Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum	Longueur maximum
		Pds Pcs	Pds Pcs	Pds Pcs		Pds Pcs	Pds Pcs	Pds Pcs		Pds Pcs	Pds Pcs	Pds Pcs
Algoma Central & Hudson Bay	6	2,561 0	50 0	1,555 0								
Algoma Eastern					1	166 2						
Atlantic, Quebec & Western												
Bay of Quinte					12	1,228 0	32 0	280 0				
Bedlington & Nelson									1	75 0	75 0	75 0
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay									1	252 0	252 0	252 0
British Yukon												
Brockville, Westport & North Western					1	69 0			31	306 0	13 0	65 0
Canada & Gulf Terminal												
Canada Southern	42	707 3	8 0	60 0	64	6,863 2	11 0	910 4				
Canadien, chemin de fer de l'Etat-Intercolonial					*398	37,126 0	10 0	1,785 6	94	4,583 2	12 0	497 0
" " Ile du P.-E.												
Canadian Northern					*34	14,844 0	27 0	1,872 0	38	5,091 0	30 0	996 0
" " Ontario					86	12,315 0	20 0	2,129 0	3	180 0	15 0	
" " Québec					27	8,690 0	57 0	1,416 0				
Canadien-Pacifique	167	7,222 0	5 0	719 0	*1,236	178,562 0	10 0	5,328 0	421	11,805 0	4 0	326 0
Cape Breton					4	509 0	33 0	370 0				
Caraquet									9	4,100 0	50 0	1,600 0
Central Ontario					11	1,134 0	34 0	490 0	1	45 0		
Crows Nest Southern									8	2,317 0	0 44 0	465 0
Cumberland Railway & Coal Co.					4	20 0			1	18 0		
Dominion Atlantic					*20	4,210 0	29 0	1,207 0	6	146 0		
Eastern British Columbia												
Elgin & Havelock												
Essex Terminal												
Esquimalt & Nanaimo					*28	3,178 0	23 0	525 0				
Grand-Tronc	146	5,879 0	10 0	300 0	†912	97,426 0	8 0	6,594 0	408	14,499 0	8 0	306 0
" (Canada Atlantic)					†76	10,819 0	12 0	2,180 0	38	1,758 0	14 0	196 0
" Pacifique												
Halifax & South Western	1	50 0			62	5,616 0	17 0	403 0	78	1,338 0	12 0	56 0
Hereford					6	292 0	23 0	71 0	4	637 0	40 0	318 0
International of New Brunswick												
Inverness Railway & Coal Co.					9	525 0	20 0	120 0	5	52 0	8 0	14 0
Irondale, Bancroft & Ottawa					1	45 0			15	614 0	12 0	280 0
Kent Northern	1	30 0	30 0	30 0								

Kettle Valley									3	1,050 0	100 0	550 0
Klondike Mines					2	486 11	80 0	406 11				
Lotbinière & Megantic					1	34 0	34 0	34 0				
London & Port Stanley					7	1,767 0	55 0	599 0				
Maine Central					2	721 0	253 0	468 0				
Manitoba Great Northern									1	419 0	419 0	419 0
Maritime Coal & Railway Co.									2	310 0	110 0	200 0
Massawippi Valley	1	12 0	12 0	12 0					10	322 0	10 0	82 0
Midland of Manitoba					*5	322 0	48 0	92 0	1	418 0	418 0	418 0
Moncton & Buctouche												
Montreal & Atlantic	1	54 0	54 0	54 0	†36	3,265 0	23 0	387 0	1	126 0	126 0	126 0
Montreal & Province Line					4	129 0	12 0	91 0	12	930 0	8 0	724 0
Montreal & Vermont Junction	1	20 0	20 0	20 0	1	286 0	286 0	286 0	1	9 0	9 0	9 0
Morrissey, Fernie & Michel									1	900 0	900 0	900 0
Napierville Junction					8	255 6	13 0	55 0				
Nelson & Fort Sheppard					1	500 0	500 0	500 0	1	80 0	80 0	80 0
New Brunswick Coal & Railway Co.					2	320 0	100 0	220 0	6	793 0	17 0	150 0
New Brunswick & Prince Edward Island									7	1,035 0	52 0	350 0
New Westminster Southern									1	70 0	70 0	70 0
North Shore												
Ottawa & New York					5	2,188 0	40 0	1,550 0				
Père Marquette, en Canada	1	10 0	10 0	10 0	15	2,036 0	12 0	1,215 0				
Quebec Central					63	4,483 9	15 0	646 5				
Quebec Oriental												
Québec et Lac St-Jean					28	3,727 0	24 0	220 0				
Quebec Ry., Light & Power Co.					15	1,050 0	13 0	300 0				
Quebec, Montreal & Southern					17	4,745 2	24 0	965 8				
Roberval & Saguenay					4	775 0	38 0	450 0	1	750 0		
Red Mountain												
Rutland & Noyan												
Salisbury & Albert					7	185 0			7	185 0		
Schomberg & Aurora												
Stanstead, Shefford & Chambly					1	112 0			12	437 0	8 0	336 0
St. Clair Tunnel												
St. Lawrence & Adirondack					‡10	1,322 0	18 0	598 0				
St. Martins												
Sydney & Louisburg					17	642 0	12 0	310 0	4	24 0	6 0	6 0
Temiscouata					2	504 6	212 0	292 0				
Temiskaming & Northern Ontario					‡23	5,121 0	20 0	814 0				
Thousand Islands					5	795 0	103 0	250 0				
Toronto, Hamilton & Buffalo					13	1,667 6	13 6	480 0				
Vancouver, Victoria & Eastern									20	4,832 0	65 0	418 0
Victoria & Sidney												
Victoria Terminal Rl'y. & Ferry												
Wellington Colliery Co.												
York & Carleton												
	367				3,286				1,253			

* Acier. † Y compris l'acier. ‡ Fer et acier.

TABLEAU 15—Sommaire des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Ponts. Combinaison. Nombre.	Ponts. Combinaison. Longueur totale.	Ponts. Combinaison. Longueur minimum	Ponts. Combinaison. Longueur maximum	Ponts. Total. Nombre.	Ponts. Total. Longueur totale.	Ponts. Total. Longueur minimum	Ponts. Total. Longueur maximum	Chevalets. Nombre.	Chevalets. Longueur totale.	Chevalets. Longueur minimum	Chevalets. Longueur maximum
		Pds Pcs	Pds Pcs	Pds Pcs		Pds Pcs	Pds Pcs	Pds Pcs		Pds Pcs	Pds Pcs	Pds Pcs
Algoma Central & Hudson Bay	4	1,161 0	129 0	510 0	10				147	344 0	14 0	1,451 0
Algoma Eastern					1				7			308 0
Atlantic, Quebec & Western												
Baie de Quinté					12	1,228 0						
Bedlington & Nelson					1				10	3,053 0	65 0	767 0
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay					1				28	3,183 0	56 0	418 0
British Yukon												
Brockville, Westport & North Western	19	179 0	6 0	12 0	51	554 0			2	1,275 0	575 0	700 0
Canada & Gulf Terminal	8	7,506 6	183 3		8							
Canada Southern					106				33	1,161 4	8 0	119 2
Canadien, ch. de fer de l'Etat—Intercolonial					492				22	9,669 0	41 0	2,964 0
Ile du P.-E												
Canada Northern					72	19,935 0			1,726	154,078 0	8 0	1,650 0
" " Ontario	27	11,001 0	104 0	1,360 0	116	23,496 0			201	33,575 0	14 0	924 0
" " Quebec	16	9,273 0	140 0	3,485 0	43	17,963 0			64	8,077 0	10 0	450 0
Canadien Pacifique	10	2,786 0	58 0	730 0	1,834	200,375 0			1,245	157,700 0	5 0	5,076 0
Cape Breton					4							
Caraquet					9							
Central Ontario					12	1,179 0						
Crows Nest Southern					8				32	9,253 0	14 0	1,702 0
Cumberland Railway & Coal Co					5							
Dominion Atlantic					26				11			
Eastern British Columbia									6	552 0	52 0	109 0
Elgin & Havelock												
Essex Terminal												
Esquimalt & Nanaimo					28				83	23,617 0		
Grand-Tronc	76	6,274 0	11 0	560 0	1,542	124,078 0			63	7,991 0	24 0	644 0
" (Canada Atlantic)	5	2,200 0	121 0	9,970 0	119	14,777 0			30	3,862 0	12 0	627 0
" Pacifique												
Halifax & South Western					141	7,004 0			52	8,095 0	13 0	804 0
Hertford					10				2	478 0	119 0	359 0
International of New Brunswick												

Inverness Railway & Coal Co.					14	577 0			14	2,139 0	48 0	420 0
Irondale, Bancroft & Ottawa					16	659 0						
Kent Northern					1	30 0						
Kettle Valley					3							
Klondike Mines					2				15	2,965 6	32 0	425 0
Lotbinière & Megantic					1				1	600 0	600 0	600 0
London & Port Stanley					7	1,767 0						
Maine Central					2				1	45 0	45 0	45 0
Manitoba Great Northern					1	419 0			64	6,879 0	28 0	592 0
Maritime Coal & Railway Co.					2	310 0						
Massawippi Valley					11	334 0			6	602 0	10 0	218 0
Midland of Manitoba	5	172 0	25 0	50 0	11	912 0			9	5,462 0	182 0	880 0
Moncton & Buctouche												
Montreal & Atlantic					38	3,445 0			313	5,543 0	5 0	280 0
Montreal & Province Line					16	1,059 0			42	1,229 0	8 0	118 0
Montreal & Vermont Junction					3	315 0			7	150 0	14 0	36 0
Morrissey, Fernie & Michel					1	900 0			4	80 0	20 0	20 0
Napierville Junction					8	255 6						
Nelson & Fort Sheppard					2	580 0			42	5,253 0	14 0	510 0
New Brunswick Coal & Railway Co.					8	1,113 0			21	4,567 0	40 0	500 0
New Brunswick & Prince Edward Island					7	1,035 0						
New Westminster Southern					1	70 0			10	1,443 0	14 0	544 0
North Shore												
Ottawa & New York					5	2,188 0			7	626 0	15 0	107 0
Père Marquette, en Canada					16	2,046 0			55	1,656 0	7 0	270 0
Quebec Central					63	4,483 9						
Quebec Oriental												
Québec et Lac St-Jean					28	3,727 0			17	1,139 0	20 0	260 0
Quebec Ry., Light & Power Co.					15	1,050 0						
Quebec, Montreal & Southern					17	4,745 2			23	3,890 0	22 0	1,001 0
Roberval & Saguenay	3	1,525 0	100 0	225 0	8	3,045 0						
Red Mountain									8	1,496 0	4 0	419 0
Rutland & Noyan												
Salisbury & Albert					14							
Schomberg & Aurora					13	549 0			21	2,396 0	8 0	1,539 0
Stanstead, Shefford & Chambly												
St. Clair Tunnel												
St. Lawrence & Adirondack					10	1,322 0						
St. Martins												
Sydney & Louisburg					21	666 0			10	1,135 0	13 0	360 0
Temiscouata	11	2,041 0	112 0	477 0	13	2,545 0			35	4,556 0	28 0	562 0
Temiskaming & Northern Ontario					23	5,121 0			22	6,485 0	30 0	765 0
Thousand Islands					5	795 0						
Toronto, Hamilton & Buffalo					13	1,667 6			11	267 6	10 0	80 0
Vancouver, Victoria and Eastern					20	4,832 0			173	57,622 0	6 0	4,255 0
Victoria & Sidney									6	1,309 0	112 0	475 0
Victoria Terminal Rly. & Ferry Co.												
Wellington Colliery Co.												
York & Carleton												
Totaux	184				5,090				4,703			

TABLEAU 15—SOMMAIRE des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1914—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Passages à niveau.			Passages supérieurs.							
				Ponts.		Conduites.		Chevalets.		Total.	
	Nombre.	Garde.	Sans garde.	Nombre.	Hauteur du passage le plus bas au-d. d. rails	Nombre.	H'teur de la conduite la plus basse au-d. d. rails	Nombre.	H'teur du chevalet le plus bas au-des. d. rails.	Nombre.	H'teur du passage le plus bas au-d'sus d. rails
					Pds Pcs		Pds Pcs		Pds Pcs		Pds Pcs
Algoma Central & Hudson Bay	13	1	12	1	22 6					1	22 6
Algoma Eastern											
Atlantic, Quebec & Western	96		96								
Baie de Quinté	73	5	68	1						1	
Bedlington & Nelson	14	4	10								
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	86		86								
British Yukon											
Brockville, Westport & North Western	35		35								
Canada & Gulf Terminal	20		20								
Canada Southern	488	79	409	5	20 5			7	20 2½	12	20 2½
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	869	183	686	35	18 9					35	18 9
Ile du Prince Edouard	262	11	251	5						5	
Canadian Northern	5,077	34	5,043								
" " Ontario	468	54	414	9	22 5			4	22 6	13	22 5
" " Quebec	234	31	203								
Canadien Pacifique	9,736	509	9,227	71	16 0			22	19 0	93	16 0
Cape Breton	16		16								
Caraquet	64		64								
Central Ontario	116	1	115								
Crows Nest Southern	41	1	40								
Cumberland Railway & Coal Co	14		14								
Dominion Atlantic	192	18	174					2	22 0	2	22 0
Eastern British Columbia											
Elgin & Havelock											
Essex Terminal											
Esquimalt & Nanaimo	99	15	84					1	22 6	1	22 6
Grand Tronc	3,606	569	3,037	138	16 5			174	16 6	312	16 5
" (Canada Atlantique)	312	36	276	3	24 4					3	24 4
" Pacifique											
Halifax & South Western	290	7	283								
Hereford	34	1	33								
International of New Brunswick	13		13								

Inverness Railway & Coal Co	59		59								
Irondale, Bancroft & Ottawa	17		17								
Kent Northern											
Kettle Valley	11		11								
Klondike Mines	4		4								
London & Port Stanley	37	6	31								
Lotbinière & Megantic	9		9								
Maine Central											
Manitoba Great Northern	129		129								
Maritime Coal & Railway Co	17		17								
Massawippi Valley	32	5	27	1	16 10					1	16 10
Midland of Manitoba	12	5	7								
Moncton & Buctouche	19	1	18	1						1	
Montreal & Atlantic	197	14	183	2	22 6			1	18 9	3	18 9
Montreal & Province Line	42	3	39								
Montreal & Vermont Junction	16		16								
Morrissey, Fernie & Michel	8		8								
Napierville Junction	18	2	16								
Nelson & Fort Sheppard	14		14								
New Brunswick Coal & Railway Co	32		32								
New Brunswick & Prince Edward Island											
New Westminster Southern	27		27								
North Shore	3		3								
Ottawa & New York	67	1	66	1	20 0					1	20 0
Père Marquette, en Canada	232	16	216	1	23 3					1	23 3
Quebec Central	133	8	125								
Quebec Oriental											
Quebec & Lake St. John	111	7	104								
Quebec Railway, Light & Power Co	18		18								
Quebec, Montreal & Southern	128	5	123								
Roberval & Saguenay	16		16	7	58 0					7	58 0
Red Mountain	7		7								
Rutland & Noyan	2		2								
Salisbury & Albert	30	2	28								
Schomberg & Aurora	11		11								
Stanstead, Shefford & Chambly	49	3	46					1	18 7	1	18 7
St. Clair Tunnel											
St. Lawrence & Adirondack	36	7	29					1	20 0	1	20 0
St. Martins											
Sydney & Louisburg	27	7	20	2	15 9					2	15 9
Temiscouata	44	2	42								
Temiskaming & Northern Ontario	130	6	124	1	22 6					1	22 6
Thousand Islands	20		20								
Toronto, Hamilton & Buffalo	122	38	84	1	19 8			8	20 9	9	19 8
Vancouver, Victoria & Eastern	214	34	180	13	21 6					13	21 6
Victoria & Sydney	17		17								
Victoria Terminal & Rly. Ferry Co	14	1	13								
Wellington Colliery Co											
York & Carleton	11		11								
Totaux	24,410	1,732	22,678	298				221		519	

TABLEAU 15—Sommaire des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminée le 30 juin 1914—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Passages supérieurs.								Tunnels.	
	Ponts.		Conduites.		Chevalets.		Total.		——	
	Nombre.	Hauteur du pont le plus bas au-dessus des rails.	Nombre.	Hauteur de la conduite la plus basse au-dessus des rails.	Nombre.	Hauteur du chevalet le plus bas au-dessus des rails.	Nombre.	Hauteur du plus bas passage au-dessus des rails.	Nombre.	Hauteur du tunnel le plus bas au-dessus des rails.
		Pds Pcs		Pds Pcs		Pds Pcs		Pds Pcs		Pds Pcs
Algoma Central and Hudson Bay	2	16 2					2	16 2		
Algoma Eastern										
Atlantic, Quebec and Western										
Baie de Quinté	3						3			
Bedlington and Nelson										
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay										
British Yukon										
Brockville, Westport and North Western	1						1			
Canada and Gulf Terminal										
Canada Southern	3	18 1			1	21 0	4	18 1		
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	1	22 0					1	22 0	1	
Ile du Prince-Edouard										
Canadian Northern					1	24 11	1	24 11		
" Ontario	9	24 0			2	23 11	11			
" Quebec	1	22 6					1	22 6		
Canadien-Pacifique	59	15 1			3	22 6	62	15 1	69	15 1
Cape Breton										
Caraquet										
Central Ontario										
Crows Nest Southern									1	
Cumberland Railway and Coal Co										
Detroit River Tunnel									1	
Dominion Atlantic										
Eastern British Columbia										
Elgin and Havelock										
Essex Terminal										
Esquimalt and Nanaimo					2	20 8	2	20 8	1	18 8
Grand-Tronc	75	16 4			2	21 3	77	16 4		
" (Can. Atlantic)	5	20 6					5	20 6		
" Pacifique										
Halifax and South Western										
Hereford										

International of New Brunswick										
Inverness Railway and Coal Co.										
Irondale, Bancroft and Ottawa										
Kent Northern										
Kettle Valley										
Klondike Mines										
London and Port Stanley										
Lotbinière and Megantic										
Maine Central										
Manitoba Great Northern										
Maritime Coal and Railway Co.										
Massawippi Valley										
Midland of Manitoba										
Moncton and Buctouche										
Montreal and Atlantic										
Montreal and Province Line										
Montreal and Vermont Junction										
Morrissey, Fernie and Michel										
Napierville Junction										
Nelson and Fort Sheppard										
New Brunswick Coal and Railway Co.										
New Brunswick and Prince Edward Island										
New Westminster Southern										
North Shore										
Ottawa and New York										
Père Marquette, en Canada										
Quebec Central	1	25 0					1	25 0		
Quebec Oriental										
Québec et Lac St-Jean										
Quebec Railway, Light and Power Co.										
Quebec, Montreal and Southern										
Red Mountain										
Rutland and Noyan										
Salisbury and Albert										
Schomberg and Aurora										
Stanstead, Shefford and Chambly										
St. Clair Tunnel									1	16 1¾
St. Lawrence and Adirondack										
St. Martins										
Sydney and Louisburg					1	22 0	1	22 0		
Temiscouata										
Temiskaming and Northern Ontario										
Thousand Islands										
Toronto, Hamilton and Buffalo	2	18 4					2	18 4	1	18 10¼
Vancouver, Victoria and Eastern	1	23 2					1	23 2	5	21 6
Victoria and Sidney										
Victoria Terminal Rly. & Ferry Co										
Wellington Colliery Co.										
York and Carleton										
Totaux	163				12		175		80	

TABLEAU 16, A—SOMMAIRE des accidents aux personnes pour

A—Accidents résultants de la marche des

PASSAGERS.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nature de l'accident.									
		Collisions.		Déraillements.		Rupture des trains.		Locomotives ou wagons démolis.		Tombés des trains, locomotives ou wagons.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Atlantic, Quebec & Western										
2	Canada Southern				1						
3	Ch. de fer de l'Etat Intercolonial	3	2							1	5
4	Can. Northern		1								
5	Canadian Northern Ontario				49						2
6	" " Quebec		2								
7	Can. Pacifique		11	2	42		1			2	30
8	Esquimalt & Nanaimo										
9	Grand-Tronc		3		55						6
10	" (Can. Atlantic)				1						
11	" Pacifique										1
12	London & Port Stanley				1						
13	Manitoba Great Northern										
14	Massawippi Valley						1				
15	Midland of Manitoba				1						
16	Nelson & Fort Sheppard										
17	Père Marquette										1
18	Quebec Central		1		2						
19	Quebec & Lake St. John										
20	Quebec Oriental		1								
21	St. Lawrence & Adirondack										
22	Temiskaming & Northern Ontario										
23	Thousand Islands		1								
24	Toronto, Hamilton & Buffalo				1						
25	Vancouver, Victoria & Eastern				7						
26	Wabash		1		25						
	Totaux	3	23	2	185		2			3	45

Accidents aux employés de la poste des messageries, etc.:—

	Tués.	Blessés.
Can. Southern		1
Can. Pacifique	1	8
Grand-Tronc		4
Can. Northern	2	
Midland of Man		2
Wabash		2
Totaux	3	17

l'exercice terminé le 30 juin 1914, indiquant le genre d'accident.

convois, des locomotives ou wagons.

PASSAGERS.

Nature de l'accident.										Total des accidents aux voyageurs		Numéro.
Sautant à bord ou en bas des trains, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, les locomotives ou les wagons.						Autres causes.				
		Aux passages à niveau.		Aux gares.		A d'autres endroits le long de la voie.						
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	1
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	2
.....	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	6	5	19	3
.....	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	.....	15	4
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	51	5
.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	5	6
6	28	.....	5	4	1	1	1	1	39	16	158	7
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	8
1	10	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	19	1	94	9
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	2	10
.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	3	11
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	2	12
.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	13
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	14
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	15
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	16
.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	4	17
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	18
.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	19
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	20
.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	2	21
1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	22
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	23
.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	24
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7	25
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26	26
8	56	.....	5	5	2	2	2	2	82	25	402	

TABLEAU 16, B.—SOMMAIRE des accidents aux personnes pour

A—Accidents résultant de la mar he

EMPLOYÉS—

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nature de l'accident.									
		Attelant ou dételant les wagons.		Collisions.		Déraillements.		Rupture des convois.		Locomotives ou wagons démolis.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Algoma Central and Hudson Bay										
2	Algoma Eastern										
3	Baie de Quinté										
4	Canada Southern	1	6		3	1					
5	Ch. de fer de l'Etat: Intercolonial	1	19	5	3		1				
6	" " Ile du P.-E.										
7	Can. Northern		5	3	4	1	4		1		
8	Canadian Northern, Ontario		1				10				
9	" " Quebec	1	1		3						
10	Canadien Pacifique	7	44	7	25	2	12		6	2	13
11	Central Ontario		1								
12	Crows Nest Southern										
13	Esquimalt and Nanaimo		1	1							
14	Grand-Tronc	3	11	10	18	2	15				
15	" (Can. Atlantic)		1			5	3				
16	" Pacifique		6		4		1				
17	Halifax and South Western		1								3
18	Manitoba Great Northern										
19	Massawippi Valley		1								
20	Midland of Manitoba					1	1				
21	Moncton and Buctouche					3	2				
22	Montreal and Province Line										
23	Montreal and Vermont Junction						1				
24	Morrissey, Fernie and Michel										
25	Ottawa and New York						1				
26	Père Marquette		2								1
27	Quebec Central						1				
28	Québec et Lac St-Jean		1								
29	Red Mountain										
30	St. Lawrence and Adirondack		1								
31	Sydney and Louisburg		2		1						
32	Temiscouata										
33	Temiskaming and Northern Ont.		3	1							
34	Toronto, Hamilton and Buffalo				1						
35	Vancouver, Victoria and Eastern		2				1				
36	Wabash				4		4				
	Totaux	13	109	27	66	15	57		7	2	17

EMPLOYÉS—AIGUILLEURS

1	Ch. de fer de l'Etat: Intercolonial										
2	Canadien Pacifique		3	1							
3	Grand-Tronc										
4	Sydney and Louisburg										
	Totaux		3	1							

EMPLOYÉS—

1	Ch. de fer de l'Etat: Intercolonial										
2	Can. Northern										
3	Canadien Pacifique				1						
4	Grand-Tronc										
5	" Pacifique										1
6	Père Marquette										
	Totaux				1						1

l'exercice terminé le 30 juin 1914, indiquant le genre d'accident.

des convois, des locomotives ou wagons.

LES CONVOIS.

Nature de l'accident.										Total des accidents aux hommes d'équipe.		
Tombés des convois, locomotives ou wagons.		Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons.		Obstructions au-dessus de la voie.		Autres causes.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
									1		1	1
					1						1	2
	1										1	3
	12		3					1	4	3	28	4
1	16		3		2		2		32	7	78	5
									2		2	6
2	14	1	7						36	7	71	7
	3				1				2		17	8
	2	1	1				2			2	9	9
7	83	2	64	2	24		4	6	150	35	425	10
											1	11
	1								4		5	12
	2									1	3	13
6	23	2	12	1	7		4	1	50	25	140	14
	1		1		1				4	5	11	15
	7	1	8	2	1		1		19	3	47	16
	2		1								7	17
			1								1	18
	1								1		3	19
	1									1	2	20
										3	2	21
			1								1	22
											1	23
									1		1	24
			1						2		4	25
	6				1			1	7	1	17	26
1	3		1	1					2	2	7	27
	4								1		6	28
	1										1	29
			1								2	30
	3						1		1		8	31
	1		2						4		7	32
									1	1	4	33
	1		4		1				1		8	34
			5		1				6		15	35
1	1								7	1	16	36
18	189	7	116	6	40		14	9	338	97	953	

ET GARDIENS DES CROISEMENTS.

									1		1	1
	11		7	1	5		1		5	2	32	2
	1		1		2			1	2	1	6	3
									1		1	4
	12		8	1	7		1	1	9	3	40	

DES GARES.

									1		1	1
	1										1	2
	2			1	4				4	1	11	3
				1					7	1	7	4
			1		1						3	5
			1								1	6
	3		2	2	5				12	2	24	

TABLEAU 16—SOMMAIRE des accidents aux personnes

A—Accidents résultant de la marche

EMPLOYÉS SUR

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nature de l'accident.									
		Attelant ou dételant les wagons.		Collisions.		Déraillements.		Rupture de convois.		Locomotives ou wagons démolis.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Ch. de fer de l'Etat Intercolonial		1								
2	" " Ile du P.-E.										
3	Can. Northern	2									
4	Can. Northern, Ontario										
5	" " Quebec										
6	Can.-Pacifique		2		1		3				
7	Grand-Tronc										
8	" Pacifique				1						
9	Halifax & South Western										
10	Père Marquette										
11	Québec et Lac St-Jean										
12	Temiscouata										
13	Wabash										
	Totaux	2	3		2		3				

EMPLOYÉS

1	Algoma Central and Hudson Bay										
2	Canada Southern										
3	Ch. de fer de l'Etat: Intercolonial						1				
4	" " Ile du P.-E.										
5	Can. Northern										
6	Canadian Northern, Ontario				3						
7	" " Quebec										
8	Can.-Pacifique		2	5	11	2	4				
9	Esquimalt and Nanaimo										
10	Grand-Tronc						1				
11	" (Can. Atlantique)										
12	Midland of Manitoba										
13	National Transcontinental										
14	Ottawa & New York										
15	Père Marquette										
16	Sydney and Louisburg										
17	Temiscouata										
18	Temiskaming and N'thn Ontario				1						
18	Toronto, Hamilton and Buffalo										
20	Vancouver, Victoria and Eastern										
21	Wabash										
	Totaux		2	5	15	2	6				

pour l'exercice terminé le 30 juin 1914, indiquant le genre d'accident.

des convois, locomotives ou wagons.

LES VOIES.

Nature de l'accident.										Total des accidents aux hommes d'équipage.		
Tombés des convois, locomotives ou wagons.		Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois locomotives ou wagons.		Obstructions au-dessus de la voie.		Autres causes.				Numéro.
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
											1	1
									6		6	2
	1								3	2	4	3
	2										2	4
	1										1	5
	14		4	2	31				21	2	76	6
									1		1	7
							2				3	8
	1										1	9
								1		1		10
	1										1	11
									2		2	12
					1						1	13
	20		4	2	32		2	1	33	5	99	

CANTONNIERS.

			1								1	1
1				4						5		2
				3	1				3	3	5	3
									10		10	4
		1			3				1	1	4	5
											3	6
			1								1	7
1	13	2	6	24	28		1	6	43	40	108	8
1										1		9
1	1	1	2	5	2				9	7	15	10
	1				3				3		7	11
			1								1	12
									2		2	13
					1						1	14
									1		1	15
									3		3	16
									4		4	17
				1	2				3	1	6	18
	1			1						1	1	19
									1		1	20
					1						1	21
4	16	4	11	38	41		1	6	83	59	175	

TABLEAU 16—SOMMAIRE des accidents pour

A—Accidents résultant de la marche

EMPLOYÉS—

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nature de l'accident.									
		Attelant ou dételant des wagons.		Collisions.		Déraillements.		Rupture des convois.		Locomotives ou wagons démolis.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Canada Southern	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	Ch. de fer de l'Etat: Intercolonial	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3	Canadien-Pacifique	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4	Grand-Tronc-Pacifique	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
5	Père Marquette	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Total	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....

AUTRES

1	Algoma Eastern	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	Canada Southern	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3	Ch. de fer de l'Etat: Intercolonial	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4	Can. Northern	.....	4	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....
5	Can. Northern, Ontario	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6	" " Quebec	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7	Canadien-Pacifique	.....	2	2	4	1	8	.....	1	.....	6
8	Central Ontario	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
9	Grand Tronc	1	5	.....	3	.....	1	.....	1	.....	.....
10	" (Can. Atlantic)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
11	" Pacifique	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....
12	Père Marquette	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
13	Quebec, M'tl & Southern	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
14	Sydney & Louisburg	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
15	Vancouver, Victoria & Eastern	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
16	Wabash	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	.....	.....	.....
	Total	1	12	2	9	1	11	.....	2	.....	6

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

l'exercice terminé le 30 juin 1914, indiquant le genre d'accident.

des convois, locomotives ou wagons.

DU TÉLÉGRAPHE.

Nature de l'accident.										Total des accidents aux hommes d'équipes.		Numéro.
Tombés des convois locomotives ou wagons.		Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons.		Obstructions au-dessus de la voie.		Autres causes.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	1
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	2
.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	2	.....	6	.....	10	3
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	4
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	5
.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	2	.....	10	.....	14	

EMPLOYÉS.

.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	1
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	2
.....	2	1	2	.....	.....	.....	.....	1	5	2	9	3
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	5	1	10	4
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	5
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	6
.....	6	1	11	10	16	.....	.....	4	31	18	85	7
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	8
.....	3	.....	3	5	4	.....	.....	2	14	8	34	9
.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	4	10
.....	4	.....	.....	.....	4	....	1	.....	.....	.....	11	11
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	12
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	5	1	5	13
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	14
.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	2	2	2	3	15
1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	3	16
1	15	2	18	15	25	.....	1	12	71	34	170	

TABLEAU 16—SOMMAIRE des accidents aux personnes pour

A—Accidents résultant de la marche

AUTRES PERSONNES.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nature de l'accident. Collisions. Tués.	Collisions. Blessés.	Déraillements. Tués.	Déraillements. Blessés.	Rupture des convois. Tués.	Rupture des convois. Blessés.	Locomotives ou wagons démolis. Tués.	Locomotives ou wagons démolis. Blessés.	Tombés des convois. locomotives ou wagons. Tués.	Tombés des convois. locomotives ou wagons. Blessés.
1	Algoma Central & Hudson Bay										
2	Baie de Quinté										
3	Canada Southern									1	2
4	Ch. de fer de l'Etat—Intercolonial										
5	Can. Northern									1	5
6	Can. Northern, Ontario										
7	" " Quebec										
8	Can. Pacific									10	9
9	Central Ontario										
10	Cumberland R'ly & Coal Co										
11	Crows Nest Southern										
12	Dominion Atlantic										
13	Esquimalt & Nanaimo										
14	Grand-Tronc									5	7
15	" (Can. Atlantic)										
16	" Pacifique										
17	Halifax & South Western										
18	Massawippi Valley										1
19	Midland of Manitoba										
20	Montreal & Atlantic										
21	Père Marquette										
22	Quebec Central										
23	Québec et Lac St-Jean										
24	Quebec, Montreal & Southern										
25	St. Lawrence & Adirondack										
26	Stanstead, Shefford & Chambly										
27	Sydney & Louisburg										
28	Temiskaming & Northern Ontario										
29	Toronto, Hamilton & Buffalo										
30	Vancouver, Victoria & Eastern										
31	Wabash										
	Total									17	24

AUTRES PERSONNES—

1	Canada Southern										
2	Ch. de fer de l'Etat—Intercolonial										
3	Can. Northern										
4	Can. Northern, Quebec	1	3								
5	Canadian Pacific									1	
6	Dominion Atlantic										
7	Grand-Tronc		12							2	1
8	" (Can. Atlantic)										
9	" Pacifique		5								
10	Montreal & Atlantic										
11	Ottawa & New York										
12	Père Marquette										
13	Québec et Lac St-Jean										
14	Quebec R'ly, Light & Power Co										
15	St. Lawrence & Adirondack										
16	Sydney & Louisburg										
17	Temiscouata										
18	Toronto, Hamilton & Buffalo										
19	Vancouver, Victoria & Eastern										
20	Wabash										
	Total	1	20							3	1

l'exercice terminé le 30 juin 1914, indiquant le genre d'accident.

des convois, locomotives ou wagons.

EMPIÉTANT SUR LA VOIE.

Nature de l'accident.										Total des accidents aux voyageurs.		
Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons.						Autres causes.				
		Aux passages à niveau.		Aux gares.		A d'autres endroits le long de la voie.						
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1		1
1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	2
.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	2	.....	.....	6	4	3
.....	.....	.....	1	.....	2	.....	6	19	3	19	12	4
.....	2	1	.....	2	4	7	9	1	.....	12	20	5
.....	.....	1	.....	.....	.....	1	2	.....	.....	2	2	6
.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	4	.....	.....	4	4	7
7	21	17	13	18	8	68	37	1	6	121	94	8
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	9
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	10
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	11
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	.....	.....	1	1	12
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	13
9	12	21	53	.....	2	54	34	2	7	91	115	14
.....	.....	1	1	.....	.....	4	2	.....	.....	5	3	15
.....	.....	1	.....	1	.....	2	2	.....	1	4	3	16
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	17
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	2	18
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	.....	.....	1	1	19
1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	1	1	20
.....	.....	.....	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	1	1	21
.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	1	1	22
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	.....	.....	1	1	23
.....	.....	1	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	2	24
.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	25
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	26
.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	2	.....	27
.....	1	.....	1	1	.....	.....	.....	.....	1	1	3	28
.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	2	.....	2	3	4	29
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	1	1	1	30
.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	1	.....	1	4	2	31
18	36	44	71	23	17	162	109	25	22	289	279	

NON SUR LA VOIE.

.....	.....	3	3	.....	.....	1	.....	.....	.....	4	3	2
.....	.....	1	2	.....	.....	.....	.....	2	.....	3	2	3
.....	.....	3	9	.....	.....	.....	1	.....	.....	3	10	4
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	3	5
.....	3	20	16	1	2	.....	3	5	13	27	37	6
.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	7
.....	2	.....	1	.....	.....	1	1	1	11	4	28	8
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	3	9
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	8	0
.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	.....	.....	1	1	2
.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	3
.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	4
.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	5
.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	1	6
.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	7
.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	8
.....	.....	1	1	.....	.....	1	.....	.....	.....	2	1	9
.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	0
.....	.....	.....	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	1
.....	5	31	48	1	3	4	6	8	31	48	114	

TABLEAU 16—SOMMAIRE des accidents aux personnes pour

B.—Accidents résultants d'autres causes que celles de

EMPLOYÉS DES GARES.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nature de l'accident.										Total des accidents aux employés des gares.	
		Manutention des marchandises.		Maniements des outils, machines, etc.		Manutention des fournitures, etc.		Montant à bord ou desc. des locom. ou des wag. immob.		Autres causes.			
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Algoma Central & Hudson Bay	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
2	Algoma Eastern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
3	Can. Southern	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1
4	Chemin de fer de l'Etat: Intercolonial	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1
5	Can. Northern	....	4	....	....	....	....	....	....	....	1	....	5
6	Can. N'thn, Ontario	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1
7	" Quebec	....	7	....	....	....	....	....	....	....	....	....	7
8	Can. Pacific	....	88	....	6	....	6	....	....	....	15	....	115
9	Esquimalt & Nanaimo	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
10	Grand-Tronc	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2
11	" Pacifique	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	2
12	Halifax & South Western	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
13	Ottawa & New York	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1
14	Père Marquette	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	....
15	Quebec Central	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1
16	Quebec & Lake St. John	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	2
17	St. Lawrence & Adirondack	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1
18	Sydney & Louisburg	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
19	Toronto, Hamilton & Buffalo	....	2	....	1	....	....	....	....	....	1	....	4
20	Vancouver, Victoria & Eastern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
21	Wabash	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	Total	....	110	....	7	....	6	....	....	1	20	1	143

l'exercice terminé le le 30 juin 1914, indiquant le genre d'accidents.

la marche des convois, locomotives ou wagons.

EMPLOYÉS DES ATELIERS.

Genre d'accidents.										Total des accidents aux employés des ateliers.		
Manutention des marchandises.		Maniement des outils, machines, etc.		Manutention des fournitures, etc.		Montant à bord ou descendant des locomotives ou des wagons immobiles.		Autres causes.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
.....	.....	.....	4	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	7	1
.....	2	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	2
.....	.....	.....	23	.....	1	.....	2	.....	2	.....	28	3
.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	2	4
.....	.....	.....	20	.....	3	.....	1	.....	16	.....	40	5
.....	.....	.....	18	.....	1	.....	1	.....	11	.....	31	6
.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	6	.....	8	7
.....	9	.....	220	.....	14	.....	21	.....	66	.....	330	8
.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	3	9
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	10
.....	.....	1	54	.....	4	.....	4	.....	13	1	75	11
.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	12
.....	.....	.....	2	.....	6	.....	.....	.....	1	.....	9	13
.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	7	14
.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	15
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7	.....	7	16
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17
.....	.....	.....	5	.....	3	.....	.....	.....	1	.....	9	18
.....	.....	.....	6	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	8	19
.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	20
.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	2	21
.....	11	1	367	.....	35	.....	32	1	129	2	574	

TABLEAU 16—SOMMAIRE des accidents aux personnes pour

B.—Accidents résultant d'autres causes que celles de

EMPLOYÉS CANTONNIERS.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Genre d'accident.										Total des accidents aux employés contonniers.	
		Manutention des marchandises.		Maniement des outils, machines, etc.		Manutention des fournitures, etc.		Montant à bord ou descend. de loc. ou wa. imm.		Autres causes.			
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Algoma Central & Hudson Bay	....	....	....	2	....		6	....	....	3	.....	11
2	Algoma Eastern	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	1
3	Brandon, Sask. & Hudson Bay	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	1
4	Can. Southern	....	....	....	14	....	5	....	....	....	1	.....	20
5	Intercolonial	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	.....
6	Can. Northern	....	....	....	7	....	12	....	....	....	23	.....	42
7	Can. Northern, Ontario	....	....	....	....	....	....	....	....	....	9	.....	9
8	" Quebec	....	....	....	1	....	....	....	....	....	4	.....	5
9	Can. Pacifique	2	15	....	91	....	109	....	12	3	107	5	334
10	Crows Nest Southern	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	.....	1
11	Esquimalt & Nanaimo	....	....	....	....	....	1	....	....	....	1	.....	2
12	Grand-Tronc	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	.....	1
13	" Pa[illegible]que	....	....	....	1	....	14	....	....	1	1	1	16
14	Manitoba Great Northern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	.....
15	Massawippi Valley	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	.....	1
16	Montreal & Atlantic	....	....	....	2	....	....	....	....	....	....	.....	2
17	Nelson & Fort Sheppard	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	1
18	Ottawa & New York	....	....	....	....	....	2	....	....	....	....	.....	2
19	Père Marquette	....	....	....	2	....	1	....	1	....	8	.....	12
20	Quebec Central	....	....	....	1	....	....	....	....	....	1	.....	2
21	Quebec et Lac [illegible]ean	....	....	....	....	....	1	....	....	....	6	.....	7
22	Red Mountain	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	1
23	St. Lawrence & A[illegible]	....	....	....	1	....	3	....	....	....	....	.....	4
24	Sydney & Louisburg	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	.....
25	Temiscouata	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	.....	1
26	Thousand Islands	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	.....	1
27	Toronto, Hamilton & Buffalo	....	....	....	2	....	2	....	....	....	....	.....	4
28	Vancouver, Victoria & Eastern	....	....	....	....	....	1	....	....	....	3	.....	4
29	Wabash	....	....	....	1	....	1	....	....	....	5	.....	7
	Totaux	2	16	....	128	....	160	....	13	4	175	6	492

VOYAGEURS.

1	Canada Southern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	1
2	Can. Northern	....	....	....	....	....	....	....	....	1	2	1	2
3	Can. Pacific	....	....	....	....	....	....	....	2	1	6	1	8
4	St. Lawrence & Adirondack	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	.....	2
5	Vancouver, Victoria & Eastern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	.....
	totaux	....	....	....	....	....	....	....	3	2	10	2	13

l'exercice terminé le 30 juin 1914, indiquant le genre d'accident.

la marche des convois, des locomotives ou wagons.

AUTRES EMPLOYÉS.

Genre d'accident.										Total des accidents aux autres personnes.		
Manutention des marchandises.		Maniement des outils, machines etc.		Manutention des fournitures, etc.		Montant à bord ou desc. des locom. ou des wagons Immobiles.		Autres causes.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	2	1
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
.....	2	.....	6	.....	.....	.....	4	.....	11	.....	23	3
.....	1	.....	1	1	.....	.....	.....	2	1	3	3	4
.....	.....	1	.....	1	1	.....	1	1	41	3	43	5
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	.....	10	6
.....	1	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	11	.....	14	7
1	73	1	50	.....	35	.....	11	6	126	8	295	8
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	9
.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	10
.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	1	.....	4	11
.....	11	.....	6	.....	3	.....	2	1	24	1	46	12
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	13
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	14
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	15
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	19
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	3	20
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21
.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	22
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	23
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25
.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	2	26
.....	1	.....	3	.....	4	.....	.....	.....	13	.....	21	27
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	3	28
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29
1	90	2	67	2	49	.....	18	10	253	15	477	

AUTRES PERSONNES.

.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	1
.....	1	.....	1	.....	.....	.....	.....	2	.....	2	2	2
1	5	.....	12	.....	7	.....	2	6	20	7	46	3
.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	4
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	3	5
1	6	.....	14	.....	7	.....	2	8	24	9	53	

CHEMINS DE FER

Tableau 1—Sommaire des chemins, milles parcourus,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voies. Long. de chem., première voie principale.	Longueur de seconde voie principale.	Longueur totale de voie principale.	Longueur de voies de déviation et de garage.	Total calculé comme voie simple.
1	Berlin and Waterloo	3·20	1·53	4·73	·41	5·14
2	Berlin and Northern	2·45	.....	2·45	·10	2·55
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	17·81	1·36	19·17	7·25	26·42
4	Brandon Municipal	8·50	.....	8·50	.....	8·50
5	Brantford and Hamilton	23·00	.....	23·00	.....	23·00
6	British Columbia	241·92	63·35	305·27	39·34	344·61
7	Calgary Municipal	55·00	15·50	70·50	1·00	71·50
8	Canadian Resources Development	1·75	.....	1·75	·16	1·91
9	Cape Breton	30·52	.....	30·52	1·10	31·62
10	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	36·94	.....	36·94	3·66	40·60
11	Cornwall	4·00	.....	4·00	2·50	6·50
12	Edmonton Interurban*	8·19	.....	8·19	·50	8·69
13	Edmonton Radial	50·57	.....	50·57	2·07	52·64
13a	Fort William	11·63	.....	11·63	.....	11·63
14	Grand Valley	40·36	1·95	42·31	.....	42·31
15	Guelph Radial	8·50	.....	8·50	·33	8·83
16	Halifax Electric	12·29	9·29	21·58	·04	21·62
17	Hamilton and Dundas	7·00	.....	7·00	.....	7·00
18	Hamilton, Grimsby and Beamsville	22·00	.....	22·00	.....	22·00
19	Hamilton	22·00	.....	22·00	.....	22·00
20	Hamilton Radial	25·00	8·69	33·69	.....	33·69
21	Hull	15·67	12·15	27·82	3·49	31·31
22	International Transit	4·30	.....	4·30	·22	4·52
23	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	8·00	.....	8·00	.....	8·00
24	Lethbridge Municipal	11·00	.....	11·00	·70	11·70
25	Levis County	11·75	11·75	23·50	.....	23·50
26	London Street	25·73	6·79	32·52	·73	33·25
27	London and Lake Erie Railway and Transportation Co.	28·00	.....	28·00	1·50	29·50
28	Moncton Tramways	3·47	.....	3·47	·03	3·50
29	Montreal Tramways†	124·26	80·41	204·67	28·82	233·49
30	Montreal and Southern Counties	36·84	.....	36·84	.....	36·84
31	Moosejaw	9·00	1·50	10·50	1·50	12·00
32	Nelson	2·13	1·25	3·38	·52	3·90
33	Niagara Falls, Parc et Rivière	11·91	11·26	23·17	1·37	24·54
34	Niagara, St. Catherines and Toronto	60·89	.....	60·89	18·98	79·87
35	Niagara, Welland and Lake Erie	1·74	.....	1·74	·30	2·04
36	Nipissing Central	10·77	.....	10·77	2·88	13·65
37	Oshawa	9·00	.....	9·00	4·00	13·00
38	Ottawa	26·17	24·03	50·20	·50	50·70
39	Peterborough Radial	6·04	.....	6·04	·04	6·08
40	Port Arthur	12·43	5·57	18·00	·34	18·34
41	Picton County‡	7·90	.....	7·90	·20	8·10
42	Quebec Ry., Light and Power Co.—(Citadelle)	19·77	.....	19·77	.....	19·77
43	(Montmorency)	28·60	9·80	38·40	3·00	41·40
44	Regina Municipal	30·85	.....	30·85	2·15	33·00
45	Sandwich, Windsor and Amherstburg	39·93	.....	39·93	.....	39·93
46	Sarnia	8·25	.....	8·25	1·00	9·25
47	Sherbrooke	9·00	.....	9·00	·53	9·53
48	St. John, N.B.†	12·50	6·50	19·00	.....	19·00
49	St. Stephen	7·00	.....	7·00	.....	7·00
50	St. Thomas	7·00	.....	7·00	.....	7·00
51	Suburban Rapid Transit Co. (Winnipeg)	19·65	.....	19·65	.....	19·65
52	Saskatoon Municipal	12·63	3·53	16·16	·12	16·28
53	Toronto	61·57	61·57	123·14	9·48	132·62
54	Toronto Suburban	9·84	.....	9·84	·42	10·26
55	Toronto and York	72·43	.....	72·43	9·57	82·00
56	Windsor, Essex and Lake Shore	36·17	1·13	37·30	1·86	39·16
57	Winnipeg Electric	100·87	.....	100·87	.....	100·87
58	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	22·13	.....	22·13	.....	22·13
59	Yarmouth‡	3·00	.....	3·00	.....	3·00
	Total	1,560·82	338·91	1,899·73	152·71	2,052·44

*Mois de juin. †Chiffres de 1911. ‡Chiffres de 1912.

ÉLECTRIQUES.

et voyageurs transportés pendant l'année expirée le 30 juin 1914.

Milles parcourus.				Voyageurs transportés.			Mar. transp.	
Voies affermées	Milles parcourus par voitures voyageurs.	Milles parc. par voitures mar., postes et messag.	Total des milles parcourus par les voitures.	Voyageurs payant places.	Voyageurs porteurs de correspondances.	Total des voyageurs transportés.	Nombre de tonnes.	Numéro.
.....	261,328	.....	261,328	1,167,937	24,949	1,192,886	.....	1
·70	33,500	.....	33,500	199,819	.....	199,819	.....	2
.....	365,089	41,304	406,393	1,327,995	.....	1,327,995	180,801	3
.....	269,679	.....	269,679	916,723	.....	916,723	.....	4
.....	331,038	33,087	364,125	584,627	.....	584,627	4,943	5
140·69	12,148,875	881,387	13,030,262	52,754,380	10,739,658	63,494,038	356,013	6
.....	3,213,132	500	3,213,632	17,787,860	6,250,000	24,037,860	2,701	7
.....	35,843	.....	35,843	17,565	.....	17,565	5,000	8
19·03	654,173	19,089	673,262	4,157,749	74,736	4,232,485	.....	9
.....	273,697	51,580	325,277	434,646	.....	434,646	109,157	10
.....	197,769	18,973	216,742	452,789	.....	452,789	74,690	11
.....	8,096	.....	8,096	10,726	.....	10,726	.....	12
.....	2,024,797	19,489	2,044,286	15,287,376	1,803,074	17,090,450	11,630	13
.....	.....	.....	.....	1,658,943	.....	1,658,943	.....	13a
.....	491,388	.....	491,388	1,604,855	170,901	1,775,756	298	14
.....	240,000	9,000	249,000	1,192,129	153,021	1,345,150	23,130	15
.....	1,275,527	.....	1,275,527	6,876,003	581,061	7,457,064	.....	16
.....	147,289	.....	147,289	835,793	.....	835,793	21	17
.....	375,034	39,697	414,731	782,530	.....	782,530	40,931	18
.....	2,230,370	.....	2,230,370	16,874,097	3,775,425	20,649,522	.....	19
.....	533,250	19,171	552,421	2,031,674	.....	2,031,674	14,195	20
1·82	812,085	28,270	840,355	2,405,171	93,000	2,498,171	12,392	21
.....	306,246	.....	306,246	1,890,422	.....	1,890,422	.....	22
.....	199,680	.....	199,680	1,160,040	188,564	1,348,604	.....	23
.....	423,665	.....	423,665	1,312,447	120,548	1,432,995	.....	24
.....	418,056	.....	418,056	1,867,752	350,085	2,217,837	3,250	25
.....	1,757,518	.....	1,757,518	9,508,486	1,543,466	11,051,952	.....	26
.....	370,735	42,028	412,763	680,549	.....	680,549	6,629	27
1·77	97,520	.....	97,520	468,751	.....	468,751	.....	28
.....	17,888,939	255,159	18,144,098	166,809,152	54,531,897	221,341,049	302,307	29
25·21	530,363	2,759	533,122	1,915,369	.....	1,915,369	8,431	30
.....	579,607	.....	579,607	2,639,030	.....	2,639,030	.....	31
.....	13,301	.....	13,301	145,230	.....	145,230	.....	32
.....	295,048	.....	295,048	1,451,699	.....	1,451,699	2,833	33
.....	991,619	82,458	1,074,077	4,656,068	28,486	4,684,554	365,810	34
.....	86,892	.....	86,892	458,450	.....	458,450	.....	35
.....	233,773	.....	233,773	1,347,081	.....	1,347,081	.....	36
.....	76,320	22,216	98,536	251,138	.....	251,138	170,019	37
.....	4,840,795	.....	4,840,795	23,987,883	7,929,193	31,917,076	.....	38
.....	280,092	.....	280,092	1,050,499	163,888	1,214,387	.....	39
.....	320,171	9,280	329,451	1,514,970	101,973	1,616,943	14,190	40
.....	130,608	5,054	135,662	1,171,470	.....	1,171,470	.....	41
.....	2,125,963	.....	2,125,963	11,376,975	2,185,454	13,562,429	1,140	42
.....	454,606	.....	454,606	1,721,079	.....	1,721,079	.....	43
.....	1,140,147	17,183	1,157,330	5,061,264	659,136	5,720,400	14,200	44
.....	1,040,413	.....	1,040,413	5,083,950	718,123	5,802,073	2,554	45
.....	162,710	4,952	167,662	1,099,948	66,261	1,166,209	15,911	46
.....	443,436	.....	443,436	1,097,130	209,687	1,306,817	.....	47
.....	1,003,454	.....	1,003,454	4,330,339	1,572,930	5,903,269	.....	48
3·00	183,960	.....	183,960	727,530	23,956	751,486	.....	49
.....	295,785	.....	295,785	558,914	186,319	745,233	.....	50
.....	254,083	.....	254,083	1,152,252	.....	1,152,252	573	51
.....	684,099	.....	684,099	3,472,181	532,882	4,005,063	.....	52
.....	22,464,665	.....	22,464,665	155,399,173	65,284,553	220,683,726	.....	53
.....	341,428	.....	341,428	2,374,558	155,002	2,529,560	.....	54
.....	1,413,450	110,252	1,523,702	6,280,595	.....	6,280,595	62,334	55
.....	272,364	90,666	363,030	512,860	12,335	525,195	39,840	56
.....	8,653,005	.....	8,653,005	60,046,370	19,119,211	79,165,581	.....	57
.....	354,803	.....	354,803	615,134	.....	615,134	.....	58
.....	62,976	.....	62,976	151,694	.....	151,694	.....	59
192·22	97,114,254	1,803,554	98,917,808	614,709,819	179,349,774	794,059,593	1,845,923	

TABLEAU 2—SOMMAIRE du capital[1]

Numéro.	1	2	3	4
		Actions.		
	Nom du chemin de fer.	Montant courant.	Montant par mille de chemin.	Proportion au capital total du chemin de fer. 100 x Col. 2.
				Col. 12.
		$	$	Pour cent.
1	Berlin and Waterloo	.....	.....	.....
2	Berlin and Northern	17,400	6,825	88·78
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	125,000	4,731	22·69
4	Brandon Municipal	.....	.....	.....
5	Brantford and Hamilton	300,000	13,044	31·23
6	British Columbia	9,173 000	26,619	58·00
7	Calgary Municipal	.....	.....	.....
8	Canadian Resources Development	486,000	2,545	100·00
9	Cape Breton (*a*)	1,359,000	16,723	58·00
10	Affermés—Sydney and Glace Bay	500,000	26,738	55·43
11	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	760,600	18,734	48·70
12	Cornwall	200,000	30,769	100·00
13	Edmonton Interurban	600,000	69,045	100·00
14	Edmonton Radial	.....	.....	.....
15	Fort William Terminal Railway and Bridge Co.	12,500	.....	100·00
15a	Fort William	.....	.....	.....
16	Grand Valley (*c*)	1,100,000	25,999	60·00
17	Guelph Radial	151,500	17,158	100·00
18	Halifax	1,400,000	64,775	70·00
19	Hamilton and Dundas	100,000	14,286	50·00
20	Hamilton, Grimsby and Beamsville	235,000	10,682	61·03
21	Hamilton	914,000	41,546	65·57
22	Hamilton Radial	111,150	3,299	41·00
23	Hull	292,000	9,326	100·00
24	International Transit	150,000	33,186	40·55
25	Kingston, Portsmouth & Cataraqui	83,100	10,388	45·60
26	Lethbridge Municipal	.....	.....	.....
27	Levis County	407,900	17,357	72·97
28	London	556,000	16,722	46·10
29	London and Lake Erie Railway and Transportation Co	2,000,000	67,797	74·00
30	Moncton Tramways (*a*)	1,125,400	321,543	73·77
31	Montreal Tramways (*b*)	3,000,000	12,849	9·00
32	Montreal and Southern Counties	1,000,000	27,144	100·00
33	Moosejaw	679,620	56,635	100·00
34	Nelson	81,000	20,769	100·00
35	Niagara Falls, Park and River	.....	.....	.....
36	Niagara, St. Catharines and Toronto	925,000	11,581	45·70
37	Niagara, Welland and Lake Erie	250,000	122,549	84·60
38	Nipissing Central	530,000	38,827	100·00
39	Oshawa	40,000	3,077	33·80
40	Ottawa	1,876,900	37,020	79·73
41	Peterborough Radial	100,000	16,447	42·33
42	Port Arthur	.....	.....	.....
43	Picton County (*c*)	300,000	37,037	50·00
44	Quebec Railway, Light and Power Co (*d*)	3,250,000	53,132	55·00
45	Regina	.....	.....	.....
46	Sandwich, Windsor and Amherstburg	297,000	7,438	33·11
47	Sarnia	90,000	9,838	53·00
48	Sherbrooke	1,090,500	114,429	50·00
49	St. John, N.-B., (*e*)	800,000	42,105	44·41
50	St. Stephen	100,000	14,286	50·00
51	St. Thomas	.....	.....	.....
52	Suburban Rapid Transit Co., Winnipeg	100,000	5,084	16·67
53	Saskatoon	.....	.....	.....
54	Toronto	11,850,925	89,360	74·83
55	Toronto Suburban	1,500,000	146,140	36·10
56	Toronto and York	2,000,000	24,390	54·95
57	Windsor, Essex and Lake Shore	750,000	19,152	50·00
58	Winnipeg (*a*)	13,374,603	132,592	72·78
59	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	111,500	5,038	22·00
60	Yarmouth (*c*)	54,500	18,167	81·10
	Total	66,311,098	.....	.....

(*a*) Les opérations extérieures sont couvertes par le capital. (*b*) Chiffres de 1913. (*c*) Chiffres de 1912. (*d*) Capital général de la compagnie de lumière et de force motrice, toutes les divisions.

pour l'exercice expiré le 30 juin 1914.

5	6	7	8	9	12	13	
Dette garantie par des obligations.			Dette gar. par des obligations.		Sommaire.		
Montant courant. Cols. 8+9+10+11	Montant par mille de voie.	Proportion au capital total du ch. de fer. 100 x Col. 5 / Col. 12.	Désignation: Obligations.	Désignation: Valeurs diverses.	Total, capital du chemin de fer. Cols. 2+5.	Montant par mille de voie. Cols. 3+6	Numéro.
$	$	Pour cent.	$	$	$	$	
161,844	31,797	100·00	161,844	.....	161,844	31,797	1
2,400	942	11·22	2,400	.....	19,800	7,767	2
426,000	16,124	77·31	426,000	.....	551,000	20,855	3
450,000	52,941	100·00	450,000	.....	450,000	52,941	4
660,000	28,695	68·77	660,000	.....	960,000	41,739	5
6,827,000	19,812	42·00	6,827,000	.....	16,000,000	46,431	6
2,280,210	31,891	100·00	2,280,210	.....	2,280,210	31,891	7
.....	.....	.....	.....	.....	486,000	2,545	8
988,000	32,385	42·00	988,000	.....	2,347,000	49,108	9
402,000	21,978	44·57	402,000	.....	902,000	48,716	10
800,000	21,657	51·30	800,000	.....	1,560,600	40,391	11
.....	.....	.....	.....	.....	200,000	30,769	12
.....	.....	.....	.....	.....	600,000	69,045	13
3,004,388	57,075	100·00	3,004,388	.....	3,004,388	57,075	14
.....	.....	.....	.....	.....	12,500	.....	15
1,100,000	.....	.....	1,100,000	.....	1,100,000	.....	
688,800	17,036	40·00	688,800	.....	1,788,800	43,035	16
.....	.....	.....	.....	.....	151,500	17,158	17
600,000	27,752	30·00	600,000	.....	2,000,000	92,527	18
100,000	14,286	50·00	100,000	.....	200,000	28,572	19
150,000	6,818	38·97	150,000	.....	385,000	17,500	20
480,000	21,818	34·43	480,000	.....	1,394,000	63,364	21
160,000	6,400	59·00	160,000	.....	271,150	9,699	22
.....	.....	.....	.....	.....	292,000	9,326	23
220,000	8,673	59·45	220,000	.....	370,000	81,859	24
99,250	12,406	54·40	99,250	.....	182,350	22,794	25
408,877	34,946	100·00	408,877	.....	408,877	34,946	26
151,100	6,429	27·03	151,100	.....	559,000	23,786	27
650,000	19,549	53·90	650,000	.....	1,206,000	36,271	28
700,000	24,121	26·00	700,000	.....	2,700,000	91,918	29
400,000	114,286	26·23	400,000	.....	1,525,400	435,829	30
33,267,150	142,477	91·00	33,267,150	.....	36,267,150	155,326	31
.....	.....	.....	.....	.....	1,000,000	27,144	32
.....	.....	.....	.....	.....	679,620	56,635	33
.....	.....	.....	.....	.....	81,000	20,769	34
600,000	24,450	100·00	600,000	.....	600,000	24,450	35
1,098,000	13,747	54·30	1,098,000	.....	2,023,000	25,328	36
45,500	22,303	15·40	45,500	.....	295,500	144,852	37
.....	.....	.....	.....	.....	530,000	38,827	38
78,452	6,035	66·20	78,452	.....	118,452	9,112	39
477,000	9,408	20·27	477,000	.....	2,353,900	46,428	40
136,256	22,410	57·67	136,256	.....	236,256	38,857	41
816,488	44,519	100·00	816,488	.....	816,488	44,519	42
300,000	37,037	50·00	300,000	.....	600,000	74,074	43
2,513,434	41,089	45·00	2,513,434	.....	5,763,434	94,221	44
1,475,000	44,697	100·00	1,475,000	.....	1,475,000	44,697	45
600,000	15,026	66·89	600,000	.....	897,000	22,464	46
80,000	8,648	47·00	80,000	.....	170,000	18,486	47
1,090,500	114,429	50·00	1,090,500	.....	2,181,000	228,858	48
1,000,000	52,631	55·59	1,000,000	.....	1,800,000	94,736	49
100,000	14,286	50·00	100,000	.....	200,000	28,472	50
65,000	9,286	100·00	65,000	.....	65,000	9,286	51
500,000	25,445	83·33	500,000	.....	600,000	30,529	52
713,688	43,838	100·00	713,688	.....	713,688	43,838	53
3,987,207	30,065	25·17	3,987,207	.....	15,838,132	119,425	54
2,628,000	30,000	63·90	2,628,000	.....	4,128,000	176,140	55
1,640,000	20,000	45·05	1,640,000	.....	3,640,000	44,390	56
750,000	19,152	50·00	750,000	.....	1,500,000	38,302	57
5,000,000	49,569	27·22	5,000,000	.....	18,374,603	182,161	58
400,000	18,691	78·00	400,000	.....	511,500	23,729	59
12,700	4,233	18·90	12,700	.....	67,200	22,400	60
81,284,244	.....	.....	81,284,244	.....	147,595,342	.....	

TABLEAU 3—SOMMAIRE du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Revenus. Recettes brutes.	Frais d'exploitation.	Revenus divers.	Revenu totale.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin and Waterloo Street	14,205 06	.....	245 05	14,450 11
2	Berlin and Northern	815 46	.....	.....	815 46
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	88,690 95	.....	68 73	88,759 68
4	Brandon Municipal	.....	6,627 62	.....	−6,627 62
5	Brantford and Hamilton	31,838 14	.....	.....	31,838 14
6	British Columbia	919,357 11	.....	2,151,997 87	3,071,354 98
7	Calgary Municipal	173,373 90	.....	15,013 74	188,387 64
8	Canadian Resources Development, Ltd	.....	2,327 70	.....	−2,327 70
9	Cape Breton	87,642 28	.....	124,308 84	211,951 12
10	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	38,506 35	.....	.....	38,506 35
11	Cornwall Street Light and Power Co	6,599 61	.....	20 00	6,619 61
12	Edmonton Interurban	.....	11,451 81	.....	−11,451 81
13	Edmonton Radial	74,672 12	.....	.....	74,672 12
14	Fort William	20,412 25	.....	.....	20,412 25
15	Grand Valley	28,868 14	.....	.....	28,868 14
16	Guelph Radial	17,501 63	.....	174 26	17,675 89
17	Halifax Tramway	116,317 31	.....	167,875 17	284,192 48
18	Hamilton and Dundas	19,984 38	.....	15	19,984 53
19	Hamilton, Grimsby and Beamsville	13,695 00	.....	.....	13,695 00
20	Hamilton Street	250,372 32	.....	.....	250,372 32
21	Hamilton Radial	22,349 93	.....	.....	22,349 93
22	Hull	41,051 28	.....	32,734 78	73,786 06
23	International Transit Co	35,002 58	.....	16,563 59	51,566 17
24	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	.....	4,379 22	.....	−4,379 22
25	Lethbridge Municipal	.....	6,377 56	360 00	−6,017 56
26	Levis County	18,954 13	.....	.....	18,954 13
27	London Street	99,276 10	.....	.....	99,276 10
28	London and Lake Erie Railway and Transportation Co	47,519 18	.....	97 68	47,616 86
29	Moncton Tramways	.....	738 69	70,379 38	69,640 69
30	Montreal and Southern Counties	28,837 49	.....	106 42	28,943 91
31	Moosejaw	39,784 76	.....	.....	39,784 76
32	Nelson†	.....	620 46	.....	−620 46
33	Niagara Falls, Park and River	68,183 74	.....	6,195 93	74,379 67
34	Niagara, St. Catherines and Toronto	149,089 01	.....	.....	149,089 01
35	Niagara, Welland and Lake Erie	10,937 10	.....	.....	10,937 10
36	Nipissing Central	31,544 77	.....	6 73	31,551 50
37	Oshawa	20,556 58	.....	589 11	21,145 69
38	Ottawa	447,336 35	.....	.....	447,336 35
39	Peterborough Radial	18,048 80	.....	−323 15	17,725 65
40	Port Arthur*	14,444 78	.....	77 50	14,522 28
41	Pictou County	24,773 25	.....	34,415 14	59,188 39
42	Quebec Railway, Light and Power (Citadel)	188,978 31	.....	.....	188,978 31
43	Quebec Ry., Light and Power (Montmorency)	65,943 57	.....	.....	65,943 57
44	Regina Municipal	.....	10,495 33	.....	−10,495 33
45	Sandwich, Windsor and Amherstburg	100,321 95	.....	75,054 10	175,376 05
46	Sarnia Street	13,648 25	.....	.....	13,648 25
47	Sherbrooke Railway and Power Co	10,159 51	.....	43,799 01	53,958 52
48	St. Stephen	9,763 38	.....	.....	9,763 38
49	St. Thomas Municipal	.....	5,045 86	.....	−5,045 86
50	Suburban Rapid Transit Co. (Winnipeg)	9,371 12	.....	.....	9,371 12
51	Saskatoon Municipal	24,846 71	.....	.....	24,846 71
52	Toronto	2,972,565 89	.....	.....	2,972,565 89
53	Toronto Suburban	49,292 46	.....	1,656 70	50,949 16
54	Toronto and York Radial	192,730 66	.....	.....	192,730 66
55	Windsor, Essex and Lake Shore Rapid	72,092 14	.....	.....	72,092 14
56	Winnipeg	1,064,937 62	.....	762,010 81	1,826,948 43
57	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	70,666 89	.....	.....	70,666 89
58	Yarmouth	1,685 53	.....	.....	1,685 53
	Total	7,867,545 83	48,064 25	3,503,427 54	11,322,909 12

* 5 mois. † 6 mois.

pour l'année expirée le 30 juin 1914.

Déductions du nevenu.					Nette.		Numéro.
Taxes.	Intérêt sur dette garantie.	Intérêt sur dette flottante.	Autres déduction du revenu.	Total déductions du revenu.	Revenu.	Perte.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
.....	6,745 49	.....	242 33	6,987 82	7,462 29	.....	1
158 06	120 00	1,282 25	.....	1,560 31	.....	744 85	2
3,718 89	17,040 00	151 46	.....	20,910 35	67,849 33	.....	3
.....	7,825 00	89 55	.....	7,914 55	.....	14,542 17	4
3,826 22	39,600 00	29,430 33	.....	72,856 55	.....	41,018 41	5
136,707 26	646,336 11	.....	122,200 00	905,243 37	2,166,111 61	.....	6
3,623 48	106,359 48	.....	.....	109,982 96	78,404 68	.....	7
.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,327 70	8
9,643 30	49,400 00	2,472 66	49,500 00	111,015 96	100,935 16	.....	9
2,369 42	34,725 00	2,396 22	.....	39,490 64	.....	984 29	10
.....	.....	.....	.....	.....	6,619 61	.....	11
.....	.....	.....	425 71	425 71	.....	11,877 52	12
.....	143,095 81	.....	170,108 61	313,204 42	.....	238,532 30	13
.....	.....	.....	.....	.....	20,412 25	.....	14
3,118 70	6,264 98	.....	.....	9,383 68	19,484 46	.....	15
1,629 35	.....	.....	.....	1,629 35	16,046 54	.....	16
15,267 65	30 000 00	.....	27,504 75	72,772 40	211,420 08	.....	17
1,286 82	5,000 00	.....	.....	6,286 82	13,697 71	.....	18
3,464 01	7,500 00	2,183 48	.....	13,147 49	547 51	.....	19
65,494 41	22,018 20	5,510 79	.....	93,023 40	157,348 92	.....	20
4,420 12	8,000 00	38,243 98	.....	50,664 10	.....	28,314 17	21
936 60	.....	.....	60,000 00	60,936 60	12,849 46	.....	22
1,177 09	12,000 00	8,177 25	.....	21,354 34	30,211 83	.....	23
.....	5,410 00	.....	.....	5,410 00	.....	9,789 22	24
2,759 40	18,801 36	.....	7,971 13	29,531 89	.....	35,549 45	25
684 50	7,555 00	7,037 26	130 65	15,407 41	3,546 72	.....	26
5,329 66	30,708 80	2,613 32	571 91	39,223 69	60,052 41	.....	27
1,523 17	35,000 00	5,747 70	5,143 63	47,414 50	202 36	.....	28
.....	23,854 17	2,379 30	.....	26,233 47	43,407 22	.....	29
4,855 46	.....	.....	.....	4,855 46	24,088 45	.....	30
.....	.....	.....	.....	.....	39,784 76	.....	31
.....	.....	.....	.....	.....	.....	620 46	32
3,702 37	30,000 00	.....	.....	33,702 37	40,677 30	.....	33
8,147 27	54,900 00	51,009 96	.....	114,057 23	35,031 78	.....	34
342 37	2,275 00	1,096 38	.....	3,713 75	7,223 35	.....	35
66 72	.....	.....	.....	66 72	31,484 78	.....	36
620 20	3,650 00	.....	.....	4,270 20	16,875 49	.....	37
26,983 13	19,080 00	10,808 58	.....	56,871 71	390,464 64	.....	38
153 23	6,537 50	.....	.....	6,690 73	11,034 92	.....	39
.....	31,727 02	.....	.....	31,727 02	.....	17,204 74	40
911 11	15,000 00	.....	24,634 07	40,545 18	18,643 21	.....	41
.....	.....	.....	.....	.....	188,978 31	.....	42
.....	.....	.....	.....	.....	65,943 57	.....	43
.....	70,500 00	.....	49,700 39	120,200 39	.....	130,695 72	44
6,333 54	31,500 00	.....	.....	37,833 54	137,542 51	.....	45
598 24	4,052 50	.....	.....	4,650 74	8,997 51	.....	46
399 96	48,265 00	.....	8,276 73	56,941 69	.....	2,983 17	47
562 68	5,000 00	.....	.....	5,562 68	4,200 70	.....	48
.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,045 86	49
2,342 77	25,000 00	.....	.....	27,342 77	.....	17,971 65	50
.....	26,022 46	.....	.....	26,022 46	.....	1,175 75	51
1,170,176 40	196,174 07	.....	7,000 00	1,373,350 47	1,599,215 42	.....	52
842 01	6,300 00	.....	16,360 59	23,502 60	27,446 56	.....	53
6,761 89	82,000 00	48,902 34	.....	137,664 23	55,066 43	.....	54
1,840 25	37,500 00	17,290 39	.....	56,630 64	15,461 50	.....	55
228,812 71	250,000 00	.....	.....	478,812 71	1,348,135 72	.....	56
6,298 12	20,000 00	.....	.....	26,298 12	44,368 77	.....	57
.....	635 00	.....	2,095 71	2,730 71	.....	1,045 18	58
1,737,888 54	2,229,477 95	236,823 20	551,866 21	4,756,055 90	7,127,275 83	560,422 61	

TABLEAU 3—Sommaire du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Déductions du revenu net.		
		Réserves et obligations spéciales.	Dividendes.	Déductions totales.
		$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin and Waterloo Street	5,816 77	.....	5,816 77
2	Berlin and Northern	.....	.....	.....
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	.....	12,500 00	12,500 00
4	Brandon Municipal	.....	.....	.....
5	Brantford and Hamilton	.....	.....	.....
6	British Columbia	723,728 39	1,329,696 00	2,053,424 39
7	Calgary Municipal	69,634 72	.....	69,634 72
8	Canadian Resources Development, Limited	.....	.....	.....
9	Cape Breton	9,880 00	81,540 00	91,420 00
10	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	.....	.....	.....
11	Cornwall Street, Light and Power Co	3,000 00	.....	3,000 00
12	Edmonton Interurban	.....	.....	.....
13	Edmonton Radial	.....	.....	.....
14	Fort-William	.....	.....	.....
15	Grand Valley	.....	.....	.....
16	Guelph Radial	9,654 11	6,060 00	15,714 11
17	Halifax Tramway	8,617 98	112,000 00	120,617 98
18	Hamilton and Dundas	.....	10,000 00	10,000 00
19	Hamilton, Grimsby and Beamsville	.....	.....	.....
20	Hamilton Street	.....	73,120,00	73,120 00
21	Hamilton Radial	.....	.....	.....
22	Hull	.....	.....	.....
23	International Transit Co	25,492 86	4,257 14	29,750 00
24	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	.....	.....	.....
25	Lethbridge Municipal	.....	.....	.....
26	Levis County	.....	.....	.....
27	London Street	.....	33,360 00	33,360 00
28	London and Lake Erie Railway and Transportation Co.	.....	.....	.....
29	Moncton Tramways	.....	.....	.....
30	Montreal and Southern Counties	.....	.....	.....
31	Moose Jaw	.....	40,276 82	40,276 82
32	Nelson	.....	.....	.....
33	Niagara Falls, Park and River	.....	.....	.....
34	Niagara, St. Catharines and Toronto	.....	.....	.....
35	Niagara, Welland and Lake Erie	.....	.....	.....
36	Nipissing Central	.....	.....	.....
37	Oshawa	.....	.....	.....
38	Ottawa	55,000 00	281,535 00	336,535 00
39	Peterborough Radial	.....	.....	.....
40	Port Arthur	3,317 50	.....	3,317 50
41	Pictou County	.....	15,000 00	15,000 00
42	Quebec Railway, Light and Power (Citadel)	.....	.....	.....
43	Quebec Railway, Light and Power (Montmorency)	.....	.....	.....
44	Regina Municipal	.....	.....	.....
45	Sandwich, Windsor and Amherstburg	.....	.....	.....
46	Sarnia Street	.....	5,400 00	5,400 00
47	Sherbrooke Railway and Power Co	.....	.....	.....
48	St. Stephen	.....	4,000 00	4,000 00
49	St. Thomas Municipal	.....	.....	.....
50	Suburban Rapid Transit Co	.....	.....	.....
51	Saskatoon Municipal	25,619 58	.....	25,619 58
52	Toronto	.....	896,295 35	896,295 35
53	Toronto Suburban	.....	.....	.....
54	Toronto and York Radial	.....	.....	.....
55	Windsor, Essex and Lake Shore Rapid	.....	.....	.....
56	Winnipeg	.....	1,268,875 20	1,268,875 20
57	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	31,900 00	.....	31,900 00
58	Yarmouth	.....	.....	.....
	Totaux	971,661 91	4,173,915 51	5,145,577 42

pour l'année expirée le 30 juin 1914.

		Profit ou perte, détermination durant l'année.		Le 30 juin 1914.		
Surplus pour l'année.	Déficit pour l'année.	Crédit.	Débit.	Surplus.	Déficit.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
1,645 52				1,645 52		1
	744 85				744 85	2
55,349 33			2,398 62	52,950 71		3
	14,542 17				14,542 17	4
	41,018 14				41,018 41	5
112,687 22				112,687 22		6
8,769 96				8,769 96		7
	2,327 70	1,440 46			887 24	8
9,515 16				9,515 16		9
	984 29				984 29	10
3,619 61				3,619 61		11
	11,877 52		8,094 26		19,971 78	12
	238,532 30				238,532 30	13
20,412 25				20,412 25		14
19,484 46				19,484 46		15
332 43				332 43		16
90,802 10				90,802 10		17
3,697 71				3,697 71		18
547 51				547 51		19
84,228 92				84,228 92		20
	28,314 17				28,314 17	21
12,849 46			6,961 59	5,887 87		22
461 83			38 18	423 65		23
	9,789 22				9,789 22	24
	35,549 45				35,549 45	25
3,546 72				3,546 72		26
26,692 41		59 76	4,712 64	22,039 53		27
202 36				202 36		28
43,407 22		267 73		43,674 95		29
24,088 45				24,088 45		30
	492 06				492 06	31
	620 46				620 46	32
40,677 30				40,677 30		33
35,031 78				35,031 78		34
7,223 35				7,223 35		35
31,484 78				31,484 78		36
16,875 49				16,875 49		37
53,929 64			1,790 26	52,139 38		38
11,034 92			13,014 40		2,069 48	39
	20,522 24				20,522 24	40
3,643 21				3,643 21		41
188,978 31				188,978 31		42
65,943 57				65,943 57		43
	130,695 72				130,695 72	44
137,542 51			136,063 46	1,479 05		45
3,597 51				3,597 51		46
	2,983 17				2,983 17	47
200 70				200 70		48
	5,045 86				5,045 86	49
	17,971 65				17,971 65	50
	26,795 33	19,664 83			7,130 50	51
702,920 07		25,500 00		728,420 07		52
27,446 56				27,446 56		53
55,066 43				55,066 43		54
15,461 50				15,461 50		55
79,260 52				79,260 52		56
12,468 77				12,468 77		57
	1,045 18				1,045 18	58
2,011,127 55	589,851 75	46,932 78	173,163 41	1,873,955 37	578,910 20	

TABLEAU 4—SOMMAIRE des recettes brutes d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Recettes des voitures. Voyageurs.	Marchandises.	Postes, messageries.	Autres recettes.	Total des recettes des voitures.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin & Waterloo	45,848 40	.....	1,380 96	224 95	47,454 31
2	Berlin & Northern	7,992 75	.....	157 00	66 10	8,215 85
3	Berlin, Waterloo, Wellesley & Lake Huron	99,043 66	105,068 29	9,658 04	54 62	213,824 61
4	Brandon Municipal	43,190 00	.....	.....	150 50	43,305 50
5	Brantford & Hamilton	121,522 28	17,101 21	2,333 42	1,593 10	142,550 01
6	British Columbia	3,555,750 64	441,415 24	.....	5,827 10	4,002,992 98
7	Calgary Municipal	724,402 16	735 57	.....	7,504 15	732,641 88
8	Canadian Resources Development	528 25	.....	.....	1,600 00	2,128 25
9	Cape Breton	207,887 44	.....	9,567 37	977 00	218,431 81
10	Chatham, Wallaceburg & Lake Erie	67,108 50	59,453 05	2,775 10	896 29	130,232 94
11	Cornwall	19,668 11	9,860 59	697 52	.....	30,226 22
12	Edmonton Interurban	2,403 25	.....	.....	.....	2,403 25
13	Edmonton Radial	628,989 10	7,690 21	.....	7,214 51	643,893 82
13*a*	Fort William*	.....	.....	.....	.....	.....
14	Grand Valley	111,729 90	.....	6,407 22	.....	118,137 12
15	Guelph Radial	45,835 40	2,909 66	.....	.....	48,745 06
16	Halifax	301,771 11	.....	.....	.....	301,771 11
17	Hamilton & Dundas	63,486 41	171 41	148 00	470 10	64,275 92
18	Hamilton, Grimsby & Beamsville	94,861 93	33,942 82	10,490 07	1,752 25	141,047 07
19	Hamilton	645,041 17	.....	.....	294 55	645,335 72
20	Hamilton Radial	160,419 70	11,459 16	496 85	531 50	172,907 21
21	Hull	136,690 36	20,773 74	3,244 44	.....	160,708 54
22	International Transit	80,276 87	.....	.....	.....	80,276 87
23	Kingston, Portsmouth & Cataraqui	41,003 67	.....	.....	.....	41,003 67
24	Lethbridge Municipal	54,130 95	.....	.....	451 90	54,582 85
25	Levis County	83,324 74	5,202 79	676 67	.....	89,204 20
26	London Street	346,551 74	.....	1,605 18	357 75	348,514 67
27	London & LakeE rie Ry. & Transportation Co.	116,438 68	13,654 50	2,994 80	.....	133,087 98
28	Moncton Tramways	18,708 94	.....	.....	.....	18,708 94
29	Montreal Tramways (*b*)	.....	.....	.....	.....	.....
30	Montreal & Southern Counties	183,954 41	691 12	2,580 47	3,609 45	190,835 45
31	Moose Jaw	111,334 05	181 00	.....	.....	111,515 05
32	Nelson†	6,130 10	.....	.....	.....	6,130 10
33	Niagara Falls, Park and River	148,539 65	.....	665 13	2,999 27	152,204 05
34	Niagara, St. Catharines & Toronto	341,424 41	177,726 77	2,296 20	20,850 07	542,297 45
35	Niagara, Welland & Lake Erie	21,337 37	.....	.....	.....	21,337 37
36	Nipissing Central	94,342 47	.....	.....	5,023 26	99,365 73
37	Oshawa	12,671 32	66,850 38	5,423 03	1,329 45	86,274 18
38	Ottawa	1,071,686 18	.....	.....	5,127 45	1,076,813 63
39	Peterborough Radial	47,009 06	.....	.....	.....	47,009 06
40	Port Arthur	61,768 32	802 20	982 73	74 50	63,627 75
41	Pictou County (*a*)	54,321 80	1,931 45	.....	.....	56,253 25
42	Quebec Ry., Lt. & Power Co. (Citadel)	476,051 96	428 34	198 12	9,840 53	486,518 95
43	" " (Montmorency)	197,224 61	.....	5,499 52	16,339 91	219,064 04
44	Regina Municipal	213,238 59	4,685 09	625 00	498 26	219,046 94
45	Sandwich, Windsor & Amherstburg	262,133 25	7,653 81	810 00	382 10	270,979 16
46	Sarnia	48,717 70	6,364 70	1,970 45	2,968 25	60,021 10
47	Sherbrooke	46,964 55	.....	255 19	141 30	47,361 04
48	St. John, N.B (*c*)	190,662 01	.....	.....	.....	190,662 01
49	St. Stephen	36,216 42	.....	.....	.....	36,216 42
50	St. Thomas	23,608 09	.....	.....	5 00	23,613 09
51	Suburban Rapid Transit Co., Winnipeg	43,361 54	3,854 30	714 47	.....	47,930 31
52	Saskatoon Municipal	154,518 02	.....	.....	348 50	154,866 52
53	Toronto	6,151,838 69	.....	.....	.....	6,151,838 69
54	Toronto Suburban	101,572 11	.....	100 00	.....	101,672 11
55	Toronto & York	506,225 71	75,655 55	4,224 45	.....	586,105 71
56	Windsor, Essex & Lake Shore	128,654 28	31,834 83	3,018 05	283 51	163,790 67
57	Winnipeg Electric	2,499,778 01	.....	435 00	5,410 16	2,505,623 17
58	Winnipeg, Selkirk & Lake Winnipeg	114,228 40	15,811 75	1,872 18	.....	131,912 33
59	Yarmouth (*a*)	7,208 94	.....	212 50	.....	7,421 44
	Totaux	21,181,328 13	1,123,909 53	84,515 13	105,162 34	22,494,915 13

* Pour 6 mois, non distribuée. † En opération du 1er fév. 1914.
(*a*) 1912. (*b*) Somme non distribuée, en 1913. (*c*) 1911.

pour l'année expirée le 30 juin 1914.

Recettes diverses.							Recet. brutes d'exploitation.	
Publicité.	Loyer de terrains ou bâtiments.	Loyer de voies.	Loyer de matériel.	Vente de force motrice.	Autres recettes diverses.	Total des recettes diverses.	Total.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
750 00	.....	.....	.....	3,600 00	.....	4,350 00	51,804 31	1
112 50	89 00	.....	.....	.....	.....	201 50	8,417 35	2
.....	552 62	600 00	.....	.....	18 04	1,170 66	214,995 27	3
1,039 25	.....	.....	.....	.....	.....	1,039 25	44,344 75	4
.....	6,328 35	.....	649 78	.....	.....	6,978 13	149,528 14	5
10,131 94	.....	.....	.....	.....	.....	10,131 94	4,013,124 92	6
10,996 59	.....	.....	.....	.....	219 80	11,216 39	743,858 27	7
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,128 25	8
824 20	50 00	.....	.....	.....	20 86	895 06	219,326 87	9
225 00	499 26	.....	656 16	13 50	5,665 45	7,059 37	137,292 31	10
415 50	.....	.....	.....	480 28	2,224 07	33,119 85	33,346 07	11
137 90	18 75	.....	.....	.....	.....	156 65	2,559 90	12
5,550 15	1,069 00	112 13	.....	.....	163 43	6,894 71	650,788 53	13
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70,411 85	13a
1,026 00	260 00	975 00	.....	.....	543 72	2,804 72	120,941 84	14
405 05	200 04	.....	.....	43 75	248 83	897 67	49,642 73	15
1,522 00	.....	.....	.....	.....	.....	1,522 00	303,293 11	16
100 00	222 00	2,795 68	703 11	.....	.....	3,820 79	68,096 71	17
350 00	1,250 00	.....	4,064 96	.....	.....	5,664 96	146,712 03	18
579 38	1,920 00	.....	2,255 74	.....	.....	4,755 12	650,090 84	19
.....	300 00	978 00	8,168 47	.....	.....	9,446 47	182,353 68	20
975 00	50 00	229 50	.....	.....	.....	1,254 50	161,963 04	21
1,487 99	.....	.....	.....	.....	.....	1,487 99	81,764 86	22
300 00	935 19	.....	.....	.....	.....	1,235 19	42,238 86	23
1,206 95	360 00	.....	.....	.....	.....	1,566 95	56,149 80	24
677 50	.....	.....	.....	.....	.....	677 50	89,881 70	25
1,439 04	156 00	.....	.....	.....	265 80	1,860 84	350,375 51	26
600 00	.....	.....	.....	.....	1,228 99	1,828 99	134,916 97	27
200 00	.....	.....	.....	.....	.....	200 00	18,908 94	28
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	(b)6,754,227 37	29
1,070 88	.....	.....	.....	.....	369 82	1,440 70	192,276 15	30
1,078 65	.....	.....	.....	655 97	25,596 13	27,330 75	138,845 80	31
151 50	.....	.....	.....	.....	.....	151 50	6,281 60	32
1,309 21	133 35	.....	2 74	792 04	8 40	2,245 74	154,449 79	33
.....	801 64	.....	136 08	.....	10,529 85	11,467 57	553,765 02	34
187 80	.....	.....	.....	.....	.....	187 80	21,525 17	35
527 01	.....	186 00	51 00	.....	.....	764 01	100,129 74	36
.....	.....	.....	1,147 78	5 50	1,807 39	2,960 67	89,234 85	37
.....	2,662 50	962 10	.....	960 00	.....	4,584 60	1,081,398 23	38
480 00	.....	.....	126 50	.....	.....	606 50	47,615 56	39
398 52	.....	.....	643 30	750 00	930 93	2,722 75	66,350 50	40
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	56,253 25	41
2,154 98	.....	.....	.....	.....	178 12	2,333 10	488,852 05	42
.....	1,908 95	.....	.....	.....	3,395 57	5,304 52	224,368 56	43
6,118 49	140 50	.....	.....	.....	5,863 63	12,122 62	231,169 56	44
641 67	10 00	.....	.....	21,120 12	408 66	22,180 45	293,159 61	45
400 00	.....	.....	.....	.....	3,614 65	4,014 65	64,035 75	46
578 75	.....	.....	.....	.....	684 57	1,263 32	48,624 36	47
750 00	.....	.....	.....	.....	.....	750 00	191,412 01	48
270 00	.....	.....	.....	951 51	368 51	1,590 02	37,806 44	49
.....	337 50	.....	1,400 00	36 00	448 63	2,222 13	25,835 22	50
.....	.....	.....	.....	23,202 61	3,488 17	26,690 78	74,621 09	51
2,056 54	.....	.....	.....	.....	731 53	2,788 07	157,654 59	52
13,155 72	.....	.....	.....	.....	56,844 27	69,999 99	6,221,838 68	53
.....	300 00	.....	.....	23,213 07	815 41	24,328 48	126,000 59	54
1,294 21	1,409 40	.....	.....	.....	15,345 54	18,049 15	604,154 86	55
400 00	87 27	.....	.....	.....	129 69	616 96	164,407 63	56
8,535 00	.....	.....	.....	.....	.....	8,535 00	2,514,158 17	57
125 00	.....	.....	.....	7,016 30	1,335 26	8,476 56	140,388 89	58
225 00	.....	.....	.....	2,331 02	10,931 33	13,487 35	20,908 79	59
82,960 87	22,051 32	6,838 41	20,005 62	85,171 67	154,425 05	371,452 94	29,691,007 29	

TABLEAU 5—SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Entretien—Voies et structures. Entretien de voie et ballast.	Entretien de ligne électrique.	Entretien des bâtiments et aménagements.	Total, voies et structures.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin and Waterloo	.....	3,274 65	61 06	3,335 71
2	Berlin and Northern	.....	978 13	.....	978 13
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	14,302 88	2,088 62	1,253 23	17,644 73
4	Brandon Municipal	1,021 17	372 30	196 45	1,589 92
5	Brantford and Hamilton	17,455 52	2,076 17	89 18	19,620 87
6	British Columbia	152,643 90	34,981 02	2,406 71	190,031 63
7	Calgary Municipal	10,362 62	4,683 34	1,066 82	16,112 78
8	Canadian Resources Development	.....	.....	.....	.....
9	Cape Breton	11,264 51	3,098 89	681 76	15,045 16
10	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	16,000 08	3,318 72	1,213 03	20,531 83
11	Cornwall	2,170 48	158 38	.....	2,328 86
12	Edmonton Interurban	785 50	.....	38 52	824 02
13	Edmonton Radial	18,752 75	5,248 18	1,419 46	25,420 39
13a	Fort William (a)	.....	.....	.....	.....
14	Grand Valley	746 61	369 61	105 29	1,221 51
15	Guelph Radial	1,963 61	180 21	.....	2,143 82
16	Halifax	23,746 52	2,741 29	1,881 14	28,368 95
17	Hamilton and Dundas	5,102 43	1,654 16	224 33	6,980 92
18	Hamilton, Grimsby and Beamsville	15,756 93	3,572 85	680 68	20,010 46
19	Hamilton	43,688 50	5,392 44	722 39	49,803 33
20	Hamilton Radial	16,734 10	4,129 39	540 71	21,404 20
21	Hull	11,309 64	3,272 42	1,044 14	15,626 20
22	International Transit	2,591 44	1,043 28	42 14	3,676 86
23	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	17,301 66	1,543 16	31 29	18,876 11
24	Lethbridge Municipal	1,200 91	415 41	657 64	2,273 96
25	Levis County	4,331 18	1,670 04	169 34	6,170 56
26	London Street	20,537 81	6,393 08	930 00	27,860 89
27	London and Lake Erie Railway and Transportation Co.	12,151 78	1,624 93	1,064 20	14,840 91
28	Moncton Tramways	1,635 73	279 44	6 76	1,921 93
29	Montreal Tramways (a)	.....	.....	.....	.....
30	Montreal and Southern Counties	7,832 76	2,567 00	529 62	10,929 38
31	Moose Jaw	1,971 47	939 20	25 97	2,936 64
32	Nelson	99 05	2,113 04	90 30	2,302 39
33	Niagara Falls, Park and River	15,634 59	1,583 39	651 90	17,869 88
34	Niagara, St. Catharines and Toronto	41,311 28	6,832 90	21,505 13	69,649 31
35	Niagara, Welland and Lake Erie	197 31	175 77	107 99	481 07
36	Nipissing Central	7,351 12	1,958 92	221 00	9,531 04
37	Oshawa	8,700 39	Cr. 65 18	480 42	9,115 63
38	Ottawa	34,136 94	28,152 34	5,340 16	67,629 44
39	Peterborough Radial	680 01	93 20	.....	773 21
40	Port Arthur	2,509 10	1,886 51	351 96	4,747 57
41	Pictou County†	3,789 40	200 11	.....	3,989 51
42	Quebec Ry., Lt. and Power Co., (Citadel)	18,546 46	3,026 04	4,397 00	25,969 50
43	" " " (Montmorency)	21,490 52	2,751 67	2,590 84	26,833 03
44	Regina Municipal	3,426 03	2,968 92	1,733 22	8,128 17
45	Sandwich, Windsor and Amherstburg	36,842 15	4,767 61	1,038 87	42,648 63
46	Sarnia	3,177 65	401 70	55 00	3,634 35
47	Sherbrooke	3,288 80	1,560 18	376 98	5,225 96
48	St. John, N.B.	11,728 21	2,020 67	537 55	14,286 43
49	St. Stephen	3,066 22	2,150 31	397 43	5,613 96
50	St. Thomas	1,397 32	182 45	.....	1,579 77
51	Suburban Rapid Transit Co. (Winnipeg)	7,216 48	258 87	120 00	7,595 35
52	Saskatoon Municipal	3,969 31	1,560 28	957 64	6,487 23
53	Toronto	95,968 02	37,465 99	28,049 12	161,483 13
54	Toronto Suburban	5,308 59	771 16	186 28	6,266 03
55	Toronto and York	32,410 11	6,061 33	3,256 26	41,727 70
56	Windsor, Essex and Lake Shore	14,727 55	2,140 69	261 75	17,129 99
57	Winnipeg	36,366 92	12,362 15	2,064 27	50,793 34
58	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	7,583 58	527 52	248 13	8,359 23
59	Yarmouth	513 26	.....	735 87	1,249 13
	Totaux	854,798 86	221,974 85	92,836 93	1,169,610 64

(a) Non distribué. †1912.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année expirée le 30 juin 1914.

Entretien—Matériel.							
Entretien du matériel à vapeur.	Entretien du matériel électrique.	Entretien des voitures.	Entretien du matériel électrique des voitures.	Entretien du matériel divers.	Dépenses diverses des ateliers.	Total du matériel.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
2,362 78	3,899 42	.....	.....	226 41	.....	6,448 61	1
.....	523 30	.....	.....	.....	.....	523 30	2
400 36	903 70	720 35	4,752 79	956 43	.....	7,733 63	3
.....	.....	1,573 25	53 03	332 05	.....	1,958 33	4
.....	7,878 90	3,992 99	6,851 93	.....	7,743 29	26,467 11	5
11,739 64	132,598 06	51,112 89	.....	163 91	8,423 82	204,038 32	6
.....	.....	54,780 69	16,737 19	19 66	2,694 02	74,231 56	7
.....	.....	349 56	.....	.....	.....	349 56	8
2,375 31	.....	6,768 94	4,786 00	1,317 97	721 59	15,969 81	9
20	.....	3,932 23	2,658 41	862 21	278 88	7,731 93	10
39 34	.....	2,821 75	1,006 70	81 56	.....	3,949 35	11
.....	.....	764 46	19 29	7 08	28 83	819 66	12
.....	.....	39,616 69	18,853 53	1,246 22	4,292 21	64,008 65	13
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13a
.....	.....	.....	.....	7,157 74	.....	7,157 74	14
.....	.....	370 97	6,558 19	.....	.....	6,929 16	15
5,075 65	996 86	9,616 75	8,072 94	1,140 00	1,161 07	26,063 27	16
.....	.....	781 93	445 23	.....	5,321 42	6,548 58	17
.....	970 86	9,870 95	5,276 59	.....	9,859 01	25,977 41	18
.....	.....	32,820 18	22,048 28	.....	Cr. 13,221 13	41,641 33	19
.....	.....	11,130 41	4,763 24	.....	7,814 34	23,707 99	20
.....	.....	10,228 57	10,228 57	.....	.....	20,457 14	21
.....	417 89	2,953 39	1,265 04	4 70	566 66	5,207 68	22
.....	649 04	.....	3,657 66	196 86	.....	4,503 56	23
.....	.....	5,564 51	1,799 19	115 56	45 48	7,524 74	24
.....	311 07	4,902 28	3,528 16	553 94	767 37	10,062 82	25
2,799 62	1,667 96	13,185 38	12,800 05	366 54	2,611 09	33,430 64	26
33 00	1,136 10	4,548 51	4,879 90	494 28	.....	11,091 79	27
.....	.....	1,809 05	1,281 63	26 89	463 19	3,580 76	28
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29
.....	493 06	6,547 65	4,918 37	.....	687 56	12,646 64	30
415 10	254 44	1,717 23	220 84	162 29	440 44	3,210 34	31
.....	.....	199 91	104 26	.....	22 68	326 85	32
.....	718 56	2,681 43	502 02	320 34	.....	4,222 35	33
.....	5,966 52	21,009 55	35,570 87	157 32	2,339 85	65,044 11	34
.....	.....	896 86	83 44	.....	11 25	991 55	35
659 98	538 10	2,675 32	906 55	19 82	431 28	5,231 05	36
.....	81 38	2,740 92	1,815 16	731 95	2,528 16	7,897 57	37
7,285 62	2,830 81	44,959 56	26,139 02	2,358 70	2,061 36	85,635 07	38
.....	6 96	1,994 58	1,473 79	75	.....	3,476 08	39
.....	77 56	4,135 62	1,674 63	108 52	1,372 56	7,368 89	40
374 97	.....	149 90	1,085 55	662 85	.....	2,273 27	41
.....	.....	15,676 20	12,513 31	212 00	211 05	28,612 56	42
189 96	208 06	6,310 00	8,752 65	189 96	1,011 28	16,661 91	43
.....	.....	5,146 79	3,341 41	829 23	92 55	9,409 98	44
.....	1,840 98	11,440 20	10,048 93	256 83	.....	23,586 94	45
.....	.....	2,382 10	6,324 71	.....	.....	8,706 81	46
.....	.....	1,430 62	180 79	.....	.....	1,611 41	47
867 42	55 33	9,552 00	8,620 35	464 25	323 09	19,882 44	48
293 10	.....	962 71	937 17	.....	75 60	2,268 58	49
.....	.....	.....	3,211 64	.....	.....	3,211 64	50
.....	.....	.....	.....	231 96	.....	231 96	51
943 42	.....	9,164 30	2,892 72	5,213 80	.....	18,214 24	52
34,384 06	9,543 42	240,103 07	154,949 63	38,763 80	18,379 05	496,123 03	53
.....	.....	4,122 22	1,827 49	2,086 44	.....	8,036 15	54
326 44	1,265 89	32,142 01	30,655 37	18,239 61	110 56	82,739 88	55
1,516 75	.....	9,697 05	8,074 10	627 50	.....	19,915 40	56
.....	.....	104,096 66	43,873 72	13,590 19	5,109 63	166,670 20	57
.....	.....	7,116 13	.....	1,860 26	.....	8,976 39	58
1,084 70	.....	316 39	.....	.....	46 33	1,447 42	59
73,167 42	175,834 23	823,583 66	513,016 03	102,358 38	74,825 42	1,762,785 14	

TABLEAU 5—SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Transport—Mise en activité du matériel			
		Salaires, matériel de force motrice.	Combustible pour force motrice.	Eau pour force motrice.	Huile et chiffons pour force motrice.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin and Waterloo	3,000 00	4,422 48		
2	Berlin and Northern				
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	2,066 25	1,296 60		300 50
4	Brandon Municipal				
5	Brantford and Hamilton	3,761 25			
6	British Columbia	44,614 72	7,565 49	10,579 70	7 48
7	Calgary Municipal				
8	Canadian Resources Development				
9	Cape Breton				
10	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie				
11	Cornwall	1,215 45	802 12		
12	Edmonton Interurban		953 86		
13	Edmonton Radial				
13a	Fort William				
14	Grand Valley	2,849 14	10,122 67		450 10
15	Guelph Radial		280 54		297 50
16	Halifax	3,951 45	14,666 85	509 60	419 85
17	Hamilton and Dundas				
18	Hamilton, Grimsby and Beamsville	3,854 60			
19	Hamilton				
20	Hamilton Radial				
21	Hull				
22	International Transit				
23	Kingston, Portsmouth and Cataraqui				
24	Lethbridge Municipal				
25	Levis County	928 00			58 12
26	London Street	7,276 71	19,786 24	113 95	441 08
27	London and Lake Erie Railway and Transportation Co	3,598 79	257 19		213 78
28	Moncton Tramways				
29	Montreal Tramways				
30	Montreal and Southern Counties	4,204 34			
31	Moose Jaw	5,690 80	8,417 39	170 42	1,279 75
32	Nelson	375 00			
33	Niagara Falls, Park and River	5,260 74			125 96
34	Niagara, St. Catharines and Toronto	5,857 42			
35	Niagara, Welland and Lake Erie				
36	Nipissing Central	2,208 63			
37	Oshawa	3,081 81	173 10		
38	Ottawa	31,399 25		3,186 62	137 32
39	Peterborough Radial				
40	Port Arthur				
41	Pictou County	2,924 58	4,332 69	80 00	237 03
42	Quebec Ry., Lt. and Power Co., (Citadel)				
43	" " " (Montmorency)	1,163 53			
44	Regina Municipal				
45	Sandwich, Windsor and Amherstburg	6,259 61	2,227 05		
46	Sarnia				
47	Sherbrooke				
48	St. John ,N.B	3,921 81	15,849 86	1,200 00	
49	St. Stephen	2,409 59	3 50	141 22	644 27
50	St. Thomas				
51	Suburban Rapid Transit Co. (Winnipeg)	2,555 00			
52	Saskatoon Municipal				
53	Toronto				
54	Toronto Suburban				
55	Toronto and York	21,653 22	11,246 20		455 52
56	Windsor, Essex and Lake Shore	3,810 78	7,893 43		
57	Winnipeg				
58	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnpieg	4,264 00			
59	Yarmouth	1,098 50	3,540 50	772 50	130 14
	Totaux	185,254 97	113,837 76	16,754 01	5,198 40

pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

de force motrice.		Transport—Services des voitures.						
Fournitures et dépenses diverses de force motrice.	Louage de force motrice.	Total mis en activité de force motrice.	Surintendance des transports.	Salaires des conducteurs.	Salaires des mécaniciens.	Salaires de divers employés au service des voitures.	Salaires des employés de garage.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
.....	.....	7,422 48	388 64	4,268 89	4,268 90	.....	2,650 07	1
.....	.....	.....	.....	941 80	941 80	222 68	.....	2
.....	20,016 64	23,679 99	2,280 00	9,331 85	9,378 05	5,443 80	5,438 65	3
.....	12,672 47	12,672 47	2,489 93	10,366 12	10,366 13	.....	3,244 34	4
.....	13,325 96	17,087 21	1,531 22	5,141 78	5,141 78	4,060 20	2,420 21	5
11,509 78	598,916 95	673,194 12	86,359 72	497,082 99	497,082 99	79,327 55	103,082 07	6
.....	143,332 97	143,332 97	6,810 00	129,350 38	129,350 33	1,700 86	.....	7
.....	1,500 00	1,500 00	.....	975 60	1,000 00	.....	.....	8
.....	24,179 07	24,179 07	2,939 86	16,922 65	16,922 66	2,036 65	3,478 81	9
1 60	15,390 49	15,392 09	939 54	8,617 90	8,210 14	4,414 74	1,865 35	10
.....	.....	2,017 57	.....	5,250 21	5,250 20	.....	.....	11
.....	.....	953 86	107 67	334 46	334 47	153 25	240 56	12
.....	166,971 82	166,971 82	15,987 28	99,980 33	99,980 34	6,747 71	13,392 87	13
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13a
.....	11,054 20	24,476 11	2,551 31	13,071 71	13,071 72	.....	8,485 34	14
.....	5,757 71	6,335 75	.....	5,904 25	5,904 24	900 47	.....	15
935 20	.....	20,482 95	1,900 00	39,064 67	39,064 66	5,926 20	2,118 00	16
.....	6,315 16	6,315 16	706 97	4,781 26	4,781 26	63 89	248 16	17
.....	12,516 47	16,371 07	1,500 55	7,399 78	7,399 79	9,303 22	600 82	18
.....	62,230 61	62,230 61	12,600 77	62,953 87	62,953 87	.....	5,638 25	19
.....	20,573 21	20,573 21	3,453 03	13,398 37	13,398 37	3,529 12	1,526 37	20
.....	14,471 15	14,471 15	.....	21,983 98	21,983 98	.....	.....	21
1,004 71	9,421 88	10,426 59	.....	7,879 97	7,994 26	1,342 00	1,685 99	22
.....	4,100 00	4,100 00	.....	4,163 75	4,122 15	4,218 75	.....	23
.....	14,607 43	14,607 43	460 00	13,458 85	13,950 65	1,044 00	.....	24
.....	10,500 00	11,486 12	1,260 00	9,989 77	10,093 75	544 93	1,751 52	25
526 06	15,297 46	43,441 50	5,628 64	46,834 97	47,064 37	4,977 15	4,064 23	26
268 92	15,616 08	19,954 76	274 26	7,985 08	7,985 09	.....	1,200 00	27
.....	4,586 00	4,586 00	495 00	2,942 74	3,009 27	528 72	.....	28
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29
836 01	27,306 59	32,346 94	7,974 93	14,179 02	14,179 02	12,986 93	2,972 33	30
550 68	.....	16,109 04	17 00	23,735 19	23,735 18	.....	2,975 10	31
23 19	.....	398 19	750 00	1,329 05	1,486 80	.....	296 40	32
665 89	.....	6,052 59	3,296 49	9,929 95	9,483 25	323 10	2,256 05	33
968 38	24,761 88	31,587 68	9,517 78	25,830 78	25,830 79	60,667 35	5,940 98	34
388 59	1,296 04	1,684 63	846 90	2,300 83	2,458 89	.....	.....	35
.....	14,147 71	16,356 34	.....	7,832 96	7,832 97	209 69	2,143 83	36
175 87	7,896 99	11,327 77	1,599 96	4,654 51	4,654 52	.....	.....	37
676 93	20,937 67	56,337 79	.....	139,997 14	139,997 15	9,678 69	16,737 20	38
.....	2,055 00	2,055 00	833 23	7,363 73	7,535 50	1,229 36	.....	39
.....	12,067 70	12,067 70	1,669 00	8,149 87	8,313 89	564 95	1,772 67	40
55 00	.....	7,629 30	.....	3,359 83	3,359 93	736 66	3,329 15	41
.....	29,847 05	29,847 05	13,168 10	60,656 16	60,656 16	1,465 17	14,420 65	42
.....	20,000 00	21,163 53	3,842 81	16,835 59	13,147 08	19,010 45	900 22	43
.....	64,934 35	64,934 35	3,728 65	50,770 22	51,783 03	3,344 85	14,984 60	44
1,007 83	28,444 00	37,938 49	1,345 00	30,856 15	30,856 16	.....	.....	45
.....	12,162 62	12,162 62	250 00	5,501 92	5,501 93	.....	.....	46
.....	6,000 00	6,000 00	644 08	6,975 85	6,979 81	.....	3,289 43	47
652 27	.....	21,623 94	3,210 00	28,064 65	28,064 66	.....	9,036 08	48
3,125 00	.....	6,323 58	.....	3,171 99	3,179 53	.....	2,573 20	49
.....	5,709 89	5,709 89	.....	7,579 40	7,579 41	.....	2,957 82	50
266 73	25,256 78	28,078 51	.....	12,864 10	12,082 50	.....	.....	51
.....	28,330 26	28,330 26	2,642 68	29,987 57	29,987 57	.....	.....	52
58,255 82	469,051 22	527,307 04	127,847 94	678,544 46	638,131 97	.....	305,337 25	53
.....	17,624 49	17,624 49	1,812 50	8,074 16	8,695 67	.....	6,873 12	54
205 46	63,515 37	97,075 77	9,933 70	28,139 85	28,139 86	.....	39,251 70	55
750 62	.....	12,454 83	502 09	5,658 03	5,658 02	13,886 23	.....	56
.....	234,791 34	234,791 34	34,212 30	381,776 20	378,929 10	8,697 95	52,641 57	57
332 15	13,518 87	18,115 02	.....	6,474 25	6,612 60	3,985 95	.....	58
31 46	.....	5,573 10	.....	1,515 14	1,515 14	.....	98 80	59
83,214 15	2,333,009 55	2,737,268 84	380,309 53	2,662,486 53	2,617,373 31	273,273 22	653,919 76	

TABLEAU 5—SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Transport—Service			
		Fournitures Service des voitures	Dépenses diverses—Service des voitures.	Louage du matériel.	Sable et nettoyage de la voie.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin and Waterloo	492 28	1,207 83	.....	.....
2	Berlin and Northern	.....	516 47	.....	.....
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	.....	10,792 20	.....	.....
4	Brandon Municipal	.....	2,812 75	.....	.....
5	Brantford and Hamilton	1,770 50	2,187 90	1,186 78	.....
6	British Columbia	11,676 62	119,862 18	17,440 41	13,899 38
7	Calgary Municipal	18,470 46	1,855 54	2,009 49	7,240 54
8	Canadian Resources Development	.....	64 20	92 50	.....
9	Cape Breton	.....	4,425 53	.....	404 51
10	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	166 84	7,965 23	12,055 33	.....
11	Cornwall	.....	738 10	.....	602 35
12	Edmonton Interurban	149 16	168 11	.....	.....
13	Edmonton Radial	.....	24,989 01	.....	6,868 70
13a	Fort William	.....	.....	.....	.....
14	Grand Valley	15 35	286 85	.....	.....
15	Guelph Radial	.....	.....	.....	.....
16	Halifax	1,100 00	413 00	.....	2,656 30
17	Hamilton and Dundas	741 89	704 64	4,990 49	.....
18	Hamilton, Grimsby and Beamsville	1,967 64	2,068 54	7,995 40	.....
19	Hamilton	10,799 30	7,667 11	2,968 11	.....
20	Hamilton Radial	2,465 69	2,180 12	21,859 59	.....
21	Hull	1,349 28	900 00	.....	.....
22	International Transit	403 03	565 53	.....	.....
23	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	.....	.....	.....	.....
24	Lethbridge Municipal	585 29	752 15	.....	.....
25	Levis County	1,036 73	.....	2,489 98	391 41
26	London Street	968 68	1,709 72	416 27	497 55
27	London and Lake Erie Railway and Transportation Co	1,029 63	213 64	.....	.....
28	Moncton Tramways	164 89	1,859 07	.....	.....
29	Montreal Tramways	.....	.....	.....	.....
30	Montreal and Southern Counties	.....	29 74	.....	.....
31	Moose Jaw	.....	2,595 20	.....	.....
32	Nelson	.....	.....	.....	.....
33	Niagara Falls, Park and River	.....	1,905 18	.....	399 03
34	Niagara, St. Catherines and Toronto	.....	16,484 90	43,516 25	767 12
35	Niagara, Welland and Lake Erie	.....	2 75	.....	.....
36	Nipissing Central	697 70	1,215 36	450 00	122 55
37	Oshawa	.....	14,891 47	5,234 74	.....
38	Ottawa	.....	27,694 50	.....	.....
39	Peterborough Radial	593 28	292 62	.....	440 53
40	Port Arthur	1,391 89	360 33	153 86	4 50
41	Pictou County	.....	102 50	.....	.....
42	Quebec Ry., Lt. and Power Co. (Citadel)	.....	10,242 15	.....	3,000 00
43	" " " (Montmorency)	.....	7,487 31	.....	.....
44	Regina Municipal	6,368 83	5,695 74	.....	3,296 18
45	Sandwich, Windsor and Amherstburg	.....	7,389 83	.....	.....
46	Sarnia	.....	.....	.....	.....
47	Sherbrooke	.....	754 61	.....	.....
48	St. John, N.B	.....	3,599 31	.....	.....
49	St. Stephen	43 00	.....	.....	.....
50	St. Thomas	.....	.....	.....	.....
51	Suburban Rapid Transit Co. (Winnipeg)	.....	210 00	1,800 00	.....
52	Saskatoon Municipal	.....	6,295 37	.....	.....
53	Toronto	.....	4,913 43	.....	6,951 74
54	Toronto Suburban	3,386 53	620 02	.....	1,395 34
55	Toronto and York	.....	1,765 15	.....	7,549 32
56	Windsor, Essex and Lake Shore	.....	1,497 32	.....	.....
57	Winnipeg	45,467 43	7,394 30	.....	13,034 19
58	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	1,244 93	.....	3,193 81	331 75
59	Yarmouth	.....	.....	.....	.....
	Totaux	114,546 85	320,344 51	127,853 01	69,852 99

pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Suite.*

des voitures—*Suite.*		En général.						
Enlèvement des neiges et glaces.	Total, service des voitures.	Appointements des hauts fonctionnaires.	Appointements des commis.	Impression et papeterie.	Dépenses diverses de bureau.	Dépenses de magasin.	Dépenses d'étable.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
215 68	13,492 29	1,000 00	480 00	184 28	.....	.....	.....	1
.....	2,622 75	115 00	1,019 55	.....	80 00	.....	.....	2
833 13	43,497 68	4,316 10	14,726 05	910 35	1,130 47	198 69	.....	3
.....	29,279 27	2,000 00	976 82	48 85	589 95	32 58	.....	4
707 70	24,148 07	1,656 00	6,397 55	686 48	.....	.....	5,478 83	5
1,385 79	1,427,199 70	190,585 59	167,645 01	2,423 61	31,002 55	680 00	.....	6
1,251 43	298,039 03	6,090 00	7,757 90	1,365 35	1,250 82	956 21	Cr. 19 30	7
.....	2,132 30	.....	.....	6 50	.....	.....	.....	8
3,145 37	50,276 04	6,535 07	4,711 39	1,076 19	738 58	922 61	302 43	9
33 64	44,268 71	3,924 37	2,081 32	1,464 75	1,029 31	174 50	.....	10
.....	11,840 86	.....	1,273 70	142 45	461 57	.....	.....	11
318 30	1,805 98	4,462 65	2,731 73	147 72	775 85	705 38	.....	12
1,282 22	269,228 46	6,044 93	10,401 00	1,052 68	1,786 10	3,302 79	410 66	13
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13a
6,785 57	44,267 85	3,000 00	2,191 66	712 66	487 26	.....	.....	14
.....	12,708 96	1,511 56	.....	265 85	186 36	.....	.....	15
1,611 40	93,854 23	4,903 34	2,842 70	765 46	283 06	273 00	733 50	16
296 51	17,315 07	734 40	2,854 78	225 12	.....	.....	48 00	17
807 81	39,043 55	1,584 00	7,183 45	743 62	.....	.....	1,672 72	18
2,146 41	167,727 69	6,811 20	16,400 54	927 82	.....	.....	.....	19
1,683 50	63,494 16	2,145 60	7,428 32	689 05	.....	.....	1,086 79	20
4,749 90	50,967 14	2,915 00	3,465 05	655 55	890 57	.....	.....	21
.....	19,870 78	1,589 94	1,577 73	89 30	579 57	.....	.....	22
497 66	13,002 31	2,764 15	.....	244 99	416 74	.....	.....	23
2,066 58	32,317 52	.....	1,344 00	206 60	406 65	18 31	.....	24
3,458 88	31,016 97	2,833 28	1,119 84	243 72	.....	.....	642 29	25
1,235 08	113,396 66	4,675 00	2,771 47	235 77	753 57	1,905 12	331 80	26
.....	18,687 70	3,000 00	9,041 11	1,201 34	477 73	.....	.....	27
.....	8,999 69	.....	.....	.....	144 06	.....	11 66	28
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29
.....	52,321 97	.....	8,703 88	1,536 95	1,530 81	688 58	.....	30
76 75	53,134 42	3,774 80	4,932 15	1,074 37	654 87	1,045 47	481 11	31
.....	3,862 25	.....	76 60	136 09	32 00	.....	.....	32
946 38	28,539 43	769 57	542 73	148 42	207 70	176 29	139 01	33
3,159 22	191,715 17	10,720 35	12,098 35	4,438 72	1,474 03	907 86	.....	34
112 57	5,721 94	.....	745 67	179 16	25 26	.....	.....	35
1,044 82	21,549 88	360 00	1,830 00	305 09	378 32	7 27	.....	36
892 11	31,927 31	.....	5,325 89	.....	.....	.....	483 36	37
17,102 80	351,207 48	.....	23,999 66	1,924 47	442 61	1,569 32	2,209 96	38
56 97	18,345 22	718 59	1,161 18	81 91	359 55	10 74	.....	39
546 91	22,927 87	1,500 00	1,507 50	677 60	77 47	.....	.....	40
720 59	11,608 66	2,100 00	503 62	.....	261 52	.....	389 70	41
17,990 46	181,598 85	8,763 67	4,381 84	1,230 99	448 09	2,811 68	876 38	42
3,086 44	64,309 90	2,405 86	7,693 95	3,079 42	776 74	.....	.....	43
286 76	140,258 86	2,945 31	5,377 97	905 41	766 05	782 50	253 98	44
.....	70,447 14	4,000 00	3,813 50	766 82	.....	.....	.....	45
.....	11,253 85	1,632 00	1,446 75	413 19	423 52	.....	1,302 86	46
1,870 63	20,514 41	.....	2,269 10	73 95	383 48	.....	135 91	47
9,103 04	81,077 74	1,393 32	1,289 70	.....	529 00	536 83	564 81	48
600 20	9,567 92	2,496 00	550 00	.....	116 70	.....	.....	49
.....	18,116 63	910 00	480 00	270 40	.....	.....	.....	50
.....	26,956 60	700 00	.....	.....	1,090 06	.....	.....	51
.....	68,913 19	.....	.....	1,196 04	.....	.....	404 79	52
6,688 71	1,768,415 50	36,600 51	61,312 69	6,452 74	.....	10,010 52	4,616 35	53
349 82	31,207 16	2,400 00	2,226 18	.....	742 35	.....	802 99	54
4,735 22	119,514 80	7,800 00	7,298 75	964 13	704 86	2,625 38	8,953 85	55
.....	27,201 69	3,474 47	1,854 83	328 81	519 61	498 00	.....	56
.....	922,153 04	13,200 00	18,177 78	.....	16,252 00	2,413 48	.....	57
.....	21,843 29	3,775 09	5,961 80	756 32	1,191 99	.....	.....	58
.....	3,129 08	1,661 44	.....	112 33	.....	.....	.....	59
103,882 96	7,323,842 67	379,298 16	463,984 74	43,769 39	72,859 36	33,253 11	32,314 44	

Tableau 5—Compte des dépenses

N°	Nom du chemin de fer.	Dépenses en général— Publicité et attractions.	Dépenses diverses générales.	Dommages.
		$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin and Waterloo	.....	1,645 18	.....
2	Berlin and Northern	.....	.....	243 43
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	50 45	4,890 97	100 00
4	Brandon Municipal	90 90	.....	52 13
5	Brantford and Hamilton	109 07	1,411 74	3,418 58
6	British Columbia	4,790 01	44,054 28	126,010 89
7	Calgary Municipal	348 71	4,300 62	9,036 96
8	Canadian Resources Development	.....	22 00	.....
9	Cape Breton	695 53	3,788 45	3,198 12
10	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	.....	831 39	249 40
11	Cornwall	2,032 62	900 00	413 14
12	Edmonton Interurban	.....	168 33	17 64
13	Edmonton Radial	2,083 71	2,681 27	.....
13*a*	Fort William	.....	.....	.....
14	Grand Valley	.....	972 83	85 00
15	Guelph Radial	.....	1,349 32	.....
16	Halifax	.....	310 00	6,869 31
17	Hamilton and Dundas	48 88	288 51	1,468 46
18	Hamilton, Grimsby and Beamsville	117 45	944 98	4,490 14
19	Hamilton	1,214 82	963 73	28,992 14
20	Hamilton Radial	140 90	1,134 82	4,230 29
21	Hull	230 00	4,561 12	3,000 00
22	International Transit	.....	580 08	.....
23	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	802 93	1,149 00	147 40
24	Lethbridge Municipal	1,184 54	1,058 45	635 04
25	Levis County	78 22	939 63	629 37
26	London Street	74 70	2,005 37	12,129 30
27	London and Lake Erie Railway and Transportation Co.	455 61	3,082 58	1,133 81
28	Moncton Tramways	.....	43 53	.....
29	Montreal Tramways	.....	.....	.....
30	Montreal and Southern Counties	1,073 28	388 19	.....
31	Moose Jaw	31 65	918 92	7,742 65
32	Nelson	.....	687 50	.....
33	Niagara Falls, Park and River	3,461 21	4,131 22	5,674 21
34	Niagara, St. Catherines and Toronto	3,147 26	1,554 60	6,598 66
35	Niagara, Welland and Lake Erie	.....	.....	.....
36	Nipissing Central	780 50	86 85	58 00
37	Oshawa	.....	.....	16 40
38	Ottawa	.....	19,570 50	12,955 15
39	Peterborough Radial	12 00	1,013 53	12 00
40	Port Arthur	.....	431 12	64 00
41	Pictou County*	.....	1,138 36	1,001 98
42	Quebec Railway, Light and Power Co. (Citadel)	.....	5,171 91	2,258 14
43	" " " (Montmorency)	.....	11,894 69	465 41
44	Regina Municipal	1,192 89	1,181 62	86 00
45	Sandwich, Windsor and Amherstburg	362 50	1,818 72	5,241 62
46	Sarnia	6 00	7,933 43	.....
47	Sherbrooke	.....	272 08	.....
48	St John, N.B.	1,090 67	2,763 20	1,786 35
49	St. Stephen	.....	118 44	500 00
50	St. Thomas	.....	4 00	.....
51	Suburban Rapid Transit Co. (Winnipeg)	.....	597 47	.....
52	Saskatoon Municipal	.....	4,922 83	1,207 54
53	Toronto	126 54	11,821 81	122,736 76
54	Toronto Suburban	.....	1,242 18	.....
55	Toronto and York	3,280 78	24,183 10	10,150 00
56	Windsor, Essex and Lake Shore	1,177 86	600 00	.....
57	Winnipeg	.....	24,769 37	.....
58	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	242 95	499 92	.....
59	Yarmouth*	.....	5,692 31	.....
	Totaux	30,535 14	219,486 07	385,105 42

*1912. (a) $4,032,664.57—Somme non distribuée, en 1913.

pour l'année expirée le 30 juin 1914—*Fin.*

Fin.							
Frais de justice se rattachant aux dommages.	Divers frais de justice.	Loyer de terrains et bâtiments.	Loyer de voies et gares terminales.	Assurance.	Total général.	Totaux des frais d'exploitation.	N°
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
.....	408 40	381 91	.....	2,760 39	6,860 16	37,599 25	1
.....	.....	100 00	1,679 83	239 90	3,477 71	7,601 89	2
.....	250 61	174 60	1,800 00	5,200 00	33,748 29	126,304 32	3
.....	.....	.....	.....	1,681 15	5,472 38	50,972 37	4
.....	426 91	640 00	8,885 41	1,256 17	30,366 74	117,690 00	5
5,530 41	.....	.....	10,753 63	15,828 06	599,304 04	3,093,767 81	6
524 20	.....	1,333 75	.....	5,822 81	38,768 03	570,484 37	7
.....	.....	.....	357 42	88 17	474 09	4,455 95	8
.....	1,215 81	.....	.....	3,030 33	26,214 51	131,684 59	9
.....	12 00	.....	35 00	1,059 36	10,861 40	98,785 96	10
.....	70 00	.....	.....	1,316 34	6,609 82	26,746 46	11
.....	62 90	.....	.....	535 99	9,608 19	14,011 71	12
9,729 38	5,240 95	.....	21 30	7,732 32	50,487 09	576,116 41	13
.....	.....	.....	.....	.....	.....	49,999 60	13*a*
.....	4,125 18	1,493 46	600 00	1,282 44	14,950 49	92,073 70	14
.....	165 30	.....	.....	545 02	4,023 41	32,141 10	15
.....	379 00	.....	.....	847 03	18,206 40	186,975 80	16
.....	133 93	.....	4,987 80	162 72	10,952 60	48,112 33	17
.....	378 55	304 00	12,332 90	1,862 73	31,614 54	133,017 03	18
.....	5,517 93	14,481 52	.....	3,005 86	78,315 56	399,718 52	19
.....	376 76	.....	12,069 97	1,521 69	30,824 19	160,003 75	20
.....	.....	.....	.....	3,672 84	19,390 13	120,911 76	21
.....	660 57	283 77	.....	2,219 41	7,580 37	46,762 28	22
.....	.....	.....	.....	610 89	6,136 10	46,618 08	23
.....	.....	.....	.....	950 12	5,803 71	62,527 36	24
141 10	.....	352 97	1,205 00	4,005 68	12,191 10	70,927 57	25
.....	399 96	.....	5,329 66	2,358 00	32,969 72	251,099 41	26
.....	.....	560 00	1,399 92	2,470 53	22,822 63	87,397 79	27
.....	.....	.....	.....	360 00	559 25	19,647 63	28
.....	.....	.....	.....	.....	.....	(*a*)4,032,664 57	29
1,815 01	.....	.....	36,646 00	2,811 03	55,193 73	163,438 66	30
.....	.....	672 22	.....	2,342 39	23,670 60	99,061 04	31
.....	.....	.....	.....	80 19	1,012 38	7,902 06	32
40 00	1,416 44	10,000 00	.....	2,875 00	29,581 80	86,260 05	33
311 62	.....	.....	1,305 25	4,123 04	46,679 74	404,676 01	34
98 60	.....	130 00	.....	530 19	1,708 88	10,588 07	35
.....	.....	.....	10,567 11	1,543 52	15,916 66	68,584 97	36
.....	.....	.....	1,147 47	1,436 87	8,409 99	68,678 27	37
.....	259 85	.....	.....	10,320 58	73,252 10	634,061 88	38
.....	Cr. 171 13	17 80	.....	1,701 08	4,917 25	29,566 76	39
11 00	.....	.....	.....	525 00	4,793 69	51,905 72	40
.....	.....	.....	.....	584 08	5,979 26	31,480 00	41
.....	2,517 01	.....	.....	5,386 07	33,845 78	299,873 74	42
205 57	205 56	.....	.....	2,729 42	29,456 62	158,424 99	43
.....	12 00	.....	.....	5,429 80	18,933 53	241,664 89	44
.....	1,313 30	.....	.....	900 00	18,216 46	192,837 66	45
.....	130 00	.....	.....	1,342 12	14,629 87	50,387 50	46
.....	63 95	.....	.....	1,914 60	5,113 07	38,464 85	47
.....	.....	.....	.....	1,442 27	11,396 15	148,266 70	48
.....	.....	.....	.....	487 88	4,269 02	28,043 06	49
.....	.....	.....	1 00	597 75	2,263 15	30,881 08	50
.....	.....	.....	.....	.....	2,387 55	65,249 97	51
.....	.....	.....	.....	3,131 76	10,862 96	132,807 88	52
.....	7,584 02	.....	4,279 52	30,402 63	295,944 09	3,249,272 79	53
98 73	6 43	600 00	.....	5,455 44	13,574 30	76,708 13	54
.....	468 85	.....	.....	3,936 35	70,366 05	411,424 20	55
.....	.....	.....	.....	7,160 00	15,613 58	92,315 49	56
.....	.....	.....	.....	.....	74,812 63	1,449,220 55	57
.....	.....	.....	.....	.....	12,428 07	69,722 00	58
.....	.....	250 00	.....	108 45	7,824 53	19,223 26	59
18,505 62	33,631 04	31,776 00	115,404 19	171,723 46	2,031,646 14	19,107,817 60	

TABLEAU 6—SOMMAIRE descriptif du matériel pour l'année terminée le 30 juin 1914.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voitures à voyageurs.				Autres voitures.							
		Voitures à voyageurs fermées.	Voitures à voyageurs ouvertes.	Combinaison.	Total.	Marchandises.	Voitures-postes, messag. et bagage.	Combinaison.	Voitures de travail.	Chasse-neige.	Balayeuses.	Voitures diverses.	Total, voitures de toutes catégories
		Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.
1	Berlin and Waterloo	8	5	.....	13	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	15
2	Berlin and Northern	3	.....	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	9	4	2	15	3	.....	2	2	.....	2	3	27
4	Brandon Municipal	10	10	.....	20	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	22
5	Brandon and Hamilton	6	.....	.....	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6
6	British Columbia	69	3	320	392	413	14	.....	119	5	6	22	971
7	Calgary Municipal	82	1	.....	83	1	.....	.....	4	.....	1	6	95
8	Canadian Resources Development	1	.....	.....	1	12	.....	.....	2	1	.....	.....	16
9	Cape Breton	22	.....	.....	22	2	1	.....	1	3	1	.....	30
10	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	6	2	.....	8	20	.....	.....	1	.....	.....	.....	29
11	Cornwall	7	3	.....	10	2	.....	.....	.....	.....	1	.....	13
12	Edmonton Interurban	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	2
13	Edmonton Radial	.....	.....	77	77	.....	.....	.....	3	.....	2	4	86
14	Grand Valley	12	12	.....	24	1	.....	.....	1	1	1	.....	28
15	Guelph Radial	10	5	.....	15	.....	.....	.....	1	1	1	1	19
16	Halifax	34	26	.....	60	.....	.....	.....	3	.....	5	1	69
17	Hamilton and Dundas	1	2	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3
18	Hamilton, Grimsby and Beamsville	8	2	.....	10	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14
19	Hamilton	82	19	.....	101	.....	.....	.....	.....	.....	3	1	105
20	Hamilton Radial	8	.....	.....	8	11	.....	.....	.....	1	.....	.....	20
21	Hull	31	13	.....	44	.....	1	.....	2	2	3	3	55
22	International Transit	11	.....	.....	11	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	13
23	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	8	12	.....	20	1	.....	.....	2	.....	2	.....	25
24	Lethbridge Municipal	10	.....	.....	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10
25	Levis County	15	9	.....	24	.....	1	.....	2	2	3	.....	32
26	London Street	45	13	.....	58	.....	.....	.....	1	.....	2	3	64
87	London and Lake Erie Railway and Transportation Co.	16	.....	.....	16	8	2	.....	2	1	.....	.....	29
28	Moncton Tramways	4	.....	.....	4	.....	.....	.....	1	1	.....	.....	6
29	Montreal Tramways (a)	526	288	85	899	67	.....	.....	21	11	32	4	1,034
30	Montreal and Southern Counties	24	.....	.....	24	.....	2	4	1	.....	2	.....	35
31	Moose Jaw	18	.....	.....	18	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	20
32	Nelson	2	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	3
33	Niagara Falls, Park and River	9	18	.....	27	.....	.....	2	.....	1	.....	2	32
34	Niagara, St. Catharines and Toronto	33	16	.....	49	30	.....	.....	.....	3	1	26	109

35	Niagara, Welland and Lake Erie	3			3					1			4
36	Nipissing Central	6			6	1						1	8
37	Oshawa	3	3	2	8		2		3		1	5	19
38	Ottawa	61	52	64	177				4	4	13	1	199
39	Peterborough Radial	9	8		17					1	2		20
40	Port Arthur	24	1		25		1		1				27
41	Pictou County†	5			5	1			1	2			9
42	Quebec Railway, Light and Power Co. (Citadel)	60	50	1	111				1	4	10	6	132
43	" " " " (Montmorency)	15			15							2	17
44	Regina Municipal	34			34	30			1		2		67
45	Sandwich, Windsor and Amherstburg	35	17		52	5			8	3			68
46	Sarnia	10	2		12		1						13
47	Sherbrooke	10	9		19					1	1		21
48	St. John, N.B	25	26		51				1	3	4		59
49	St. Stephen	4	4		8				1	1			10
50	St. Thomas	10	6		16				1				17
51	Suburban Rapid Transit Co. (Winnipeg)												
52	Saskatoon Municipal	18			18				4		1	3	26
53	Toronto	278	180	551	1,009				11		17	12	1,049
54	Toronto Suburban	12	3		15				2			1	18
55	Toronto and York	50	4	2	56	10	10		12	4		1	93
56	Windsor, Essex and Lake Shore	11			11	19				1		3	34
57	Winnipeg	295	25		320				7	1	7	1	336
58	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	12			12	8			5			1	26
59	Yarmouth	1	3		4								4
	Totaux	2,121	856	1,104	4,081	649	35	8	236	61	131	115	5,316

a Chiffres de 1911. † Chiffres de 1912.

TABLEAU 7—SOMMAIRE des accidents pour l'année expirée le 30 juin 1914.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voyageurs.			Employés.			Autres.			Totaux.		
		Tués.	Blessés.	Total.	Tués.	Blessés.	Total.	Tués.	Blessés.	Total.	Tués.	Blessés.	Total.
		Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.
1	Berlin and Waterloo							1		1	1		1
2	Berlin and Northern		1	1								1	1
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron		1	1		6	6		2	2		9	9
4	Brandon Municipal		2	2		1	1					3	3
5	Brantford and Hamilton		3	3		1	1		2	2		6	6
6	British Columbia	3	56	59	6	24	30	9	54	63	18	134	152
7	Calgary Municipal		5	5		4	4	2		2	2	9	11
8	Canadian Resources Development							1		1	1	1	1
9	Cape Breton		28	28		2	2					30	30
10	Chatham, Wallaceburg and Lake Erié					1	1					1	1
11	Cornwall												
12	Edmonton Interurban												
13	Edmonton Radial				1	16	17	2	8	10	3	24	27
14	Grand Valley												
15	Guelph Radial												
16	Halifax		60	60		8	8	2		2	2	68	70
17	Hamilton and Dundas		9	9		1	1					10	10
18	Hamilton, Grimsby and Beamsville		13	13		3	3		4	4		20	20
19	Hamilton		329	329		3	3	1	32	33	1	364	365
20	Hamilton Radial		16	16		2	2	1	5	6	1	23	24
21	Hull												
22	International Transit								1	1		1	1
23	Kingston, Portsmouth and Cataraqui								1	1		1	1
24	Lethbridge Municipal												
25	Levis County		7	7		1	1					8	8
26	London Street		56	56		10	10	3	33	36	3	99	102
27	London and Lake Erie Railway and Transportation Co.				1		1	1		1	2		2
28	Moncton Tramways	1		1		1	1				1	1	2
29	Montreal Tramways												
30	Montreal and Southern Counties				1		1	1		1	2		2
31	Moose Jaw												
32	Nelson												
33	Niagara Falls, Park and River		29	29		8	8		1	1		38	38
34	Niagara, St. Catharines and Toronto												

35	Niagara, Welland and Lake Erie											
36	Nipissing Central								3	3		3	3
37	Oshawa							1		1	1		1
38	Ottawa		28	28	1	11	12	1	47	48	2	86	88
39	Peterborough Radial								3	3		3	3
40	Port Arthur		1	1					2	2		3	3
41	Pictou County												
42	Quebec Railway, Light and Power Co. (Citadel)		16	16		2	2		15	15		33	33
43	" " " " (Montmorency)		1	1					3	3		4	4
44	Regina Municipal		2	2					2	2		4	4
45	Sandwich, Windsor and Amherstburg		24	24					6	6		30	30
46	Sarnia												
47	Sherbrooke								4	4		4	4
48	St. John, N.B												
49	St. Stephen								1	1		1	1
50	St. Thomas												
51	Suburban Rapid Transit Co. (Winnipeg)												
52	Saskatoon Municipal		12	12		8	8					20	20
53	Toronto	4	1,014	1,018	2	340	342	12	322	334	18	1,676	1,694
54	Toronto Suburban		1	1		2	2					3	3
55	Toronto and York		8	8		1	1	2	8	10	2	17	19
56	Windsor, Essex and Lake Shore		13	13		1	1	1	1	2	1	15	16
57	Winnipeg		15	15	1	11	12	1	21	22	2	47	49
58	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	1	7	8		1	1				1	8	9
59	Yarmouth												
	Totaux	9	1,757	1,766	13	469	482	42	581	623	64	2,807	2,871

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER ÉTRANGERS.

Le tableau suivant procurera des renseignements utiles sur les statistiques des chemins de fer étrangers.

Pays.	Année	Milles couverts par capitalisation.	Capitalisation. (b)	Recettes des voyageurs.	Recettes des marchandises.	Autres recettes.	Total des recettes.	Frais d'exploitation.	Voyageurs transportés.	Tonnes de marchandises transportées.
			$	$	$	$	$	$		
Canada	1914	30,795	1,808,820,761	72,564,203	165,753,730	4,765,606	243,083,539	178,975,259	46,702,280	101,393,989
Etats-Unis	1913	242,177	15,294,625,000	691,802,000	2,184,533,000	242,594,000	3,118,929,000	2,164,851,000	1,018,283,000	2,009,462,000
Nouvelle-Zélande	1913	2,840	153,946,641	8,167,389	11,171,391	.....	19,338,780	13,176,316	13,123,879	6,246,128
Royaume-Uni	1912	23,441	6,501,272,332	215,407,648	311,917,724	98,729,768	626,055,140	395,562,550	1,294,337,046	520,279,128
Nouvelle-Galle du Sud	1913	3,930	280,572,110	12,513,941	18,032,207	2,297,786	32,843,934	22,604,313	79,490,012	11,666,250
Japon (a)	1912	4,950	436,114,999	23,433,157	22,787,091	3,869,661	50,089,909	22,884,128	3,382,586,411	29,337,054
Empire Allemand	1912	37,665	4,392,651,229	224,719,558	519,227,398	83,473,000	827,419,956	558,230,395	1,743,111,677	612,385,727
France	1911	25,194	3,720,480,021	162,383,599	198,292,706	5,980 128	366,656,433	229,361,949	511,096,490	184,635,276
Empire Russe	1909	41,500	3,478,263,650	79,430,390	465,053,240	.....	*465,082,015	340,314,051	175,054,000	247,664,952
Autriche	1911	14,104	1,702,243,423	51,724,400	147,499,800	13,215,300	212,439,500	158,522,700	276,642,501	146,127,228
Hongrie	1911	13,012	901,789,366	27,522,943	74,588,087	4,787,958	106,898,988	67,321,702	153,800,002	78,760,000
Italie (a)	1911	8,270	1,131,300,000	37,444,981	60,539,138	11,391,535	109,375,654	92,296,415	86,454,345	35,548,954
Suède	1909	8,434	278,769,309	11,492,791	20,500,900	1,379,711	33,373,402	26,596,299	53,785,850	31,098,790
Norvège	1912	1,913	82,791,431	3,277,000	3,960,930	125,709	7,363,639	5,558,863	15,949,974	6,489,935
Danemark (a)	1913	1,210	75,258,132	6,444,773	7,398,681	881,967	14,725,421	11,557,606	22,803,161	5,029,150
Belgique (a)	1911	2,684	512,414,202	18,956,440	36,288,811	5,332,189	60,577,440	40,654,493	180,840,189	61,408,969
Hollande	1911	1,980	136,612,000	12,998,268	13,404,288	.....	26,402,556	.....	46,426,000	.....
Suisse	1911	2,944	351,628,701	19,647,037	24,216,854	1,897,393	45,761,284	29,120,897	117,325,594	18,202,898
Australie Méridionale	1913	1,534	68,999,597	3,567,918	7,016,806	230,759	10,815,484	6,782,806	19,382,330	3,016,039
Australie Occidentale	1913	2,854	72,574,737	3,144,820	6,321,675	450,716	9,917,211	7,331,869	17,920,096	3,282,361
Victoria	1913	3,639	231,657,796	13,451,734	11,457,347	441,422	25,350,503	16,932,781	111,513,908	5,150,404

(a) Etat seulement. (b) D'après dernier rapport, l'année non toujours donnée. * Moins déduction des taxes sur transport, de voyageurs, bagages et marchandises.

INDEX

		Page.
Accidents—Sommaire, chemins de fer à vapeur	LI–LV,	152–165
" " " électriques	LXVIII–LXX,	186–187
" dus à la mise en mouvement des trains	LI–LV,	152–165
" en contravention ou non en contr. de la loi	LI–LV,	152–165
" résultant des chutes à bas de trains	LI–LV,	152–165
Accouplement des wagons—accidents résultant d'	LII–LIII,	152–165
Action, classification des	X–XIII	30–35
Administration générale, employés à l'	XLV–XLVIII	
Agriculture, mouvement des produits de l'	XXVIII–XXX,	95–103
Aide aux chemins de fer	XIII–XXII,	36–43
Aide municipale accordée et payée	XIII–XXII,	36–43
Aiguillage et évitement, parcours des voies d'	IX–X,	16–29
Animaux, produits des	XXVIII–XXX,	104–110
Articles de manufactures, trafic des	XXVIII–XXX,	118–131
Capital des chemins de fer	X–XIII	30–35
Caractéristiques des voies ferrées		144–151
Charpentiers, nombre des	LVIII–LIX,	
Chauffeurs, nombre total des	LVIII,	
Chefs de gare	LVIII,	
" trains, accidents aux	LI–LV,	152–165
" " nombre des	LVIII,	
Chemins de fer, accidents	LI–LV,	152–165
" classes de traverses de	LX–LXI,	
" classification des		152–165
" électriques, relevé des	LXII–LXX,	
" " statistiques des	LXII–LXX,	166–187
Chevalets, nombre de		144–151
Collisions—Accidents par	LI–LV,	152–165
Combustible consumé par les locomotives	XLIX–L,	
Commis de bureau, nombre de	XLV–XLVIII,	
Commodités—Classifications des	XXVIII–XXX,	96–135
Concessions des terres	XVII,	
Conducteurs, nombre des	XLV–XLVIII,	
Contremaîtres de sections, nombre des	LVIII,	
Coût moyen par mille d'un train en marche	XXXVI,	
Croisements à niveau, accidents aux	LI–LV,	152–153
Décès, nombre total de	LI–LV,	152–165
Déraillements	LII,LIII,	152–165
Dividendes	XIII,	80–89
Droits de circulation, parcours exploité en vertu de		16–23
Employés, accidents à d'autres	LI–LIV,	152–165
" accidents aux	LI–LV,	152–165
" aux gares, accidents aux	LI–LV,	152–165
" le chemins de fer, nombre des	LVIII,	
Entretien des voies et construction, dépenses imputée à l'	XXXVI–XLI,	50–79
Frais d'exploitation	XXXVI–XLI,	50–79
Frais d'exploitation par train mille	XXXVI,	
Frais d'exploitation, rélevé général des	XXXVI–XXXIX,	50–79
Frais généraux	XXXVI–XL,	50–79
Gardiens, accidents aux	LI–LV,	152–165
" aiguilleurs, etc., nombre des	LVIII,	
Gares, accidents aux	LI–LV,	152–165

PAGE.

Gouvernement provincial, aide accordée et payée.....XIII–XXII, 36–43
Lignes de compagnies propriétaires..... 16–23
Lignes exploitées à bail..... 16–23
" à l'entreprise..... 16–23
" en vertu de droit de circulation..... 16–23
Locomotives, classification des.....XLII, 136–137
" par 1,000 milles de voie ferrée.....XLIV
Machinistes, nombre de.....XLV–XLVIII
Malles, recettes pour le transport des.....XXXIII, 44–49
Marchandises, mouvement des.....XXVIII–XXX, 132–133
" nombre de locomotives à.....XLII, 136–137
" nombre total de tonnes transportées.....XXVI–XXVII, 92–93
" recettes des.....XXXII–XXXV, 44–49
" reçues de chemins de connexion.....XXXI, 96–135
" revenus.....XXXII–XXXV, 44–49
" tonnes de, transportées un mille.....XXVI–XXVII, 92–93
" trains de, milles parcourus.....XXVI–XXVII, 90–95
" transportées un mille par mille de ligne.....XXVII
" wagons à, classifiées par ordre de capacité.....XLIII, 140–143
Matériel, frais d'entretien du.....XXXVI–XLI, 50–79
Matériel, relevé du.....XLII–XLIV, 136–139
Mécaniciens, nombre des.....LVIII
Messageries, recettes provenant des.....XXXIII–XXXV, 44–49
Milles parcourus par les trains.....VII–X, 3–29
Mines, trafic du produit des.....XXVIII–XXX, 110–117
Moyenne de marchandises transportées.....XXVI–XXVII
" de milles effectués par voyageur.....XXIV–XXV
" des recettes par tonne de marchandises.....XXVI–XXVII
" " par tonne par mille.....XXVI–XXVII, 48–49
" " par train-mille de marchandises.....XXVI–XXVII, 48–49
" " par train-mille de voyageurs.....XXIV–XXVI, 46–47
" " par voyageur.....XXV
" " par voyageur par mille.....XXIV–XXV, 46–47
" " de rétribution journalière aux employés de chemin de fer.....LIX
Obligations de trust pour matériaux.....X, 30–35
" diverses.....X, 20–35
Obstructions au-dessus de la voie, accidents causés par.....LI–LIV, 152–165
Parcours des trains.....XLV, XLVIII, XLIX, 16–23
" en construction.....VII–VIII
" sommaire du, par province..... 16–23
" sommaire du, par voies.....IX, 24–29
" toutes les voies.....IX–X, 16–23
" voies de garage et voies d'évitement.....IX–X, 16–23
" voies doubles.....IX–X, 16–23
" voies simples..... 16–23
Passages à niveau, accidents aux.....LI–LV, 152–153
" " " .....LV–LVI, 144–151
Passagers, accidents aux.....LI–LIV, 152–165
" classification des wagons.....XLII, 136–137
" locomotives à trains..... 136–137
" moyenne de parcours par.....XXV
" nombre de wagons.....XLII, 136–137
" nombre total transportés.....XXV, 90–93
" parcours des trains de.....XXV, 94–95
" recettes.....XXV, 44–49
" recettes, par train mille.....XXV, 44–49
" revenu.....XXV, 44–49
Ponts—Nombre de..... 141–151
Produits agricoles, trafic des.....XXVIII–XXX, 96–103
" de la forêt, trafic des.....XXVIII–XXX, 116–119

PAGE.

Produits de provenance animale, trafic des.....XXVIII-XXX, 104-117
" des mines, trafic des.....XXVIII-XXX, 110-111
Propriétaires, lignes de compagnies..... 16-23
Recettes brutes.....XXXI-XXXV, 44-49
" d'autres sources, service des marchandises.....XXXII-XXXV, 44-49
" " " voyageurs.....XXXII-XXXV, 44-49
" moyenne pour chaque voyageur transporté..... XXV
" nettes.....XXXII, 44-49
" par mille de voie..... XXXIII
" par tonne de marchandises transportées.....XXVI
" par tonne par mille.....XXVI-XXVII, 48-49
" par train-mille de marchandises.....XXVI-XXVII, 48-49
" par train-mille de voyageurs.....XXIV-XXV, 46-47
" par voyageurs par mille.....XXIV-XXV, 46-47
" sommaires des, de toutes sources.....XXXIV-XXXV, 44-49
Rémunération payée aux employés de chemins de fer.....XLV-XLVIII,
Revenu, compte du.....XXIII, 44-49
Service public des chemins de fer.....XXIII-XXXI
Situation des chemins de fer..... 3-14
Statistiques des chemins de fer électriques, relevé sommaire.....LXVIII-LXIX
" " étranger.....LXI, 188
Subventions, gouvernement fédéral.....XIII-XVII, 30-43
" gouvernements provinciaux.....XIII-XVII, 30-43
" montant total payé.....XIII-XVIII, 30-43
" municipales.....XIII-XVII, 30-43
Tableau 1. Situation des chemins de fer..... 3-14
" 2. Parcours des chemins de fer..... 16-23
" 3. " " par provinces..... 24-29
" 4. Capital des chemins de fer..... 30-35
" 5. Aides aux chemins de fer..... 36-43
" 6. Comptes des recettes..... 44-45
" 7. Revenu..... 46-49
" 8. Classification des frais d'opération..... 50-79
" 9. Compte du revenu..... 80-89
" 10. Sommaire des voyageurs et tonnes des marchandises transportées..... 90-93
" 11. Parcours des trains..... 94-95
" 12. Sommaire du trafic des marchandises..... 96-135
" 13. Sommaire du matériel..... 136-139
" 14. Sommaire de wagons dans le trafic des marchandises—par capacité..... 140-143
" 15. Sommaire des ponts, chevalets et tunnels..... 144-151
" 16. Sommaire des accidents..... 152-165
Taxes des chemins de fer.....LIX-LX, 80-89
Télégraphistes, accidents aux.....LI-LV, 152-165
" et expéditeurs, nombre de.....LVIII
Téléphone, expéditions, par.....LXI
Tonnes, traction moyenne par.....XXVII
Tonnes transportées, nombre total de.....XXVI-XXVII, 90-93
" " un mille par mille de chemin de fer.....XXVII
" " sur un parcours d'un mille.....XXVI-XXVII, 90-93
Trafic.....XXIV-XXVII
Train de marchandises, parcours.....XLV-XLVII 90-93
" voyageurs, parcours.....XLV-XLVII, 90-93
Transport, moyenne du.....XXVI-XXVII
Tunnels, nombre de..... 140-147
Voies de garage et voies d'évitement, parcours des.....IX-X, 16-23
Voies doubles, nombre de milles de.....IX-X, 16-23
Voie de construction, frais d'entretien pour.....XXXVI-XLI, 50-79
Voies simples, nombre de milles de.....IX-X, 16-29

PAGE.

Wagons, classification des, par capacité.....XLIII–XLIV, 140–143
" dans le service des marchandises.....XLIII–XLIV, 138–139
" dans le service des voyageurs.....XLII, 136–137
" nombre total des.....XLIII–XLIV, 136–143
" affermés, nombre de..... 136–139